

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE RÉSEAU ANGLAIS
DE
CABLES SOUS-MARINS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Samedi 11 Décembre 1909, à 3 heures

PAR

M. DE MARGERIE

Président : M. CAUWÈS, professeur.

*Suffragants : { MM. ALGLAVE, professeur.
WAHL, professeur.*

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, rue Soufflot, 13

1909

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE RÉSEAU ANGLAIS
DE
CABLES SOUS-MARINS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Samedi 11 Décembre 1909, à 3 heures

PAR

M. DE MARGERIE

Président : M. CAUWÈS, professeur.

*Suffragants : { MM. ALGLAVE, professeur.
WAHL, professeur.*

PARIS

A. PEDONE, EDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, rue Soufflot, 13

1909



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INDICATION DU SUJET

L'évolution économique des peuples ne s'opère pas suivant une progression régulière ; chaque siècle n'enrichit pas d'une valeur égale le patrimoine matériel de l'humanité. L'histoire enregistre des périodes où les hommes se bornèrent à répéter ce qui fut fait avant eux, sans perfectionner les méthodes de travail qui leur avaient été transmises par leurs ancêtres, ni s'engager dans des voies où ceux-ci ne les avaient point précédés. A l'inverse, on voit parfois en peu de temps se réaliser des progrès immenses, ou se renouveler, alors qu'on la croyait définitive, la technique d'un art industriel ou agricole.

De ces révolutions économiques, aucune n'a eu une portée plus générale et plus profonde que celle dont la seconde moitié du XIX^e siècle a été le théâtre ; tandis que l'utilisation de forces nouvelles bouleversait complètement les conditions de la production dans les pays d'ancienne civilisation, on constatait en même temps une véritable diffusion de l'activité économique. De grandes nations longtemps retardées

dans leur développement, conquéraient alors dans le monde la place à laquelle leurs richesses naturelles leur permettaient de prétendre. Comme une conséquence normale de ces transformations le commerce international a quadruplé dans la période que nous envisageons.

Parmi les découvertes qui ont contribué à amener ce résultat il convient de reconnaître à celles qui ont permis la transmission de la pensée à distance la place qui leur appartient. En particulier les câbles sous-marins, en rapprochant les régions les plus éloignées, en rendant possible la diffusion instantanée et universelle des nouvelles commerciales ou des cotes de Bourse, ont été les agents très actifs du progrès économique. Leur importance politique n'est pas moindre : la constitution des nationalités fut une des grandes œuvres du XIX^e siècle, mais déjà celui-ci à son déclin vit naître les aspirations impérialistes qui sont au premier plan des préoccupations politiques contemporaines. Il est clair que l'expansion coloniale ne se conçoit plus guère sans communications télégraphiques entre la métropole et ses possessions lointaines.

Les pages qui suivent sont spécialement consacrées à l'étude du réseau anglais ; on a voulu montrer quels en étaient les éléments constitutifs, comment l'exploitation en était assurée et les résultats finan-

ciers de cette exploitation. Il a paru intéressant de préciser les rapports qui existent entre le gouvernement anglais et ses compagnies nationales. Puis, comme dans une circonstance récente le gouvernement anglais s'est écarté de la ligne de conduite qu'il avait jusqu'alors suivie en ces matières, on a jugé utile d'analyser les faits auxquels ce changement se rapporte, de manière à faire connaître dans ses causes et autant que possible dans ses résultats cette politique nouvelle. Une première partie générale prétend justifier le choix auquel on s'est arrêté du réseau anglais comme sujet de cette étude : l'exposé sommaire des débuts de la télégraphie sous-marine et du réseau général dans son état actuel font en effet apparaître l'éclatante supériorité du système britannique.

PREMIÈRE PARTIE

Le réseau général des câbles sous-marins.

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE (1).

Les premiers essais de télégraphie sous-marine suivirent de près les applications de l'électricité au télégraphe aérien. La compagnie anglaise du Great Western Railway créa en 1837 sur son réseau le premier système de télégraphie terrestre. L'année suivante, le docteur O. Saughnessy faisait à Calcutta, dans la rivière Hoogly, pour le compte d'une société locale, des expériences de transmission électrique sous-fluviale. En 1840, le professeur Wheatstone exposait aux Communes un projet de commu-

(1) Sur l'historique voir les ouvrages de C. Bright et notamment « Submarine telegraphs, their story, construction and working ».

nication télégraphique entre Douvres et Calais. Les essais de Morse en 1842 dans le port de New-York, le câble posé entre New-York et Port-Lee dans la rivière Hudson (1845), représentent pour cette première période la contribution de l'Amérique à l'invention nouvelle. La découverte de la gutta-percha comme isolant, l'invention par M. W. Siemens d'une machine pour appliquer cette gutta sur un fil, déterminèrent entre 1846 et 1849 l'établissement, tant en Allemagne qu'en Angleterre, d'importants réseaux de câbles souterrains. Cette même année 1849 voyait un conducteur isolé immergé dans le port de Kiel et M. Walker réussissait à échanger des signaux entre Londres et un bateau, la *Princesse Clémentine*, ancré dans la Manche à deux milles de la côte anglaise.

En 1850, les frères Jacob et John Watkins Brett, titulaires depuis 1845 d'une concession du gouvernement français, réussirent à poser un câble entre Calais et Douvres. Mais une rupture se produisit presque immédiatement après la pose. On sut depuis qu'un pêcheur avait, avec son chalut, relevé le conducteur, le prenant, disait-il, pour une nouvelle espèce de serpent de mer.

Une seconde convention entre les frères Brett et le gouvernement français fut conclue le 30 novembre 1850, qui consacra pour les concessionnaires l'obliga-

tion de la pose d'un nouveau câble avant le 1^{er} octobre 1851. Mais sept semaines avant cette échéance le capital nécessaire n'avait pu être réuni ; l'illustre ingénieur anglais Crampton prit alors l'affaire en mains ; en peu de jours il trouvait le capital et faisait adopter un type de câble qui est encore sensiblement le type employé ; sous sa direction la fabrication et la pose s'effectuèrent sans incidents et le 13 novembre 1851 la ligne nouvelle était ouverte au public. Elle ne fut abandonnée définitivement qu'en 1889 après avoir pendant 37 ans fourni les meilleurs services et supporté plusieurs réparations.

Dans les années qui suivent, d'autres câbles sont posés de Boulogne à Folkestone (1852), de Douvres à Ostende (1853), entre l'Irlande et l'Angleterre (1853). Dix ans après le succès de Crampton, la Submarine Telegraph Company exploitait six câbles dans la Manche et la mer du Nord. La Suède vers la même époque avait été reliée au Danemark. Le câble de Varna à Balaklava, fonctionnant jusqu'à la prise de Sébastopol, avait été utile aux puissances occidentales pendant la guerre de Crimée. Citons encore les câbles de Malte à la Sardaigne et de Malte à Corfou qui fonctionnèrent régulièrement pendant quelques années.

Enfin, après de multiples échecs, une communication, qui ne devait du reste se maintenir que deux

ans, avait été établie en 1857 entre la France et l'Algérie par le golfe Spezzia, le cap Corse et la Sardaigne.

Tous les câbles dont il vient d'être ici question présentent ce caractère commun d'être de longueur relativement minime et de reposer, par des profondeurs médiocres, sur des fonds suffisamment connus et sondés.

A ce triple point de vue la question se présentait sous un aspect différent pour l'établissement de communications télégraphiques entre les deux continents. Il est vrai que les sondages obtenus dans l'Atlantique dans le courant de l'été 1856 par le navire américain *Arctic* et le bateau anglais *Cyclop* révélaient l'existence entre Terre-Neuve et l'Irlande d'un plateau légèrement ondulé « lequel avait été vraisemblablement créé spécialement par la Providence pour recevoir un câble et le garder hors de tout mal ». Mais le même officier américain qui envoyait à son gouvernement ce rapport optimiste avait soin d'ajouter « qu'il ne prétendait nullement se prononcer sur la possibilité de trouver un temps assez beau, une mer assez calme, un fil assez long, un bateau assez grand, pour poser un conducteur de 1.600 milles de long. »

En 1856, un ex-banquier américain M. Cyrus Field qui avait, en collaboration avec l'ingénieur anglais Gisborne, relié Terre-Neuve au Canada et aux lignes

américaines, obtenait pour une période de 50 ans le privilège exclusif de faire atterrir des câbles au Canada. Dans un voyage par lui entrepris en Angleterre à cette époque il rencontrait MM. W. Brett et C. Bright, l'ingénieur qui avait réussi la pose du câble de 1853 entre l'Irlande et l'Angleterre. Ces trois hommes échangeant leurs signatures s'engageaient à consacrer leurs efforts à la fondation d'une société qui aurait pour but de relier par un câble les deux continents.

On jugea que 350.000 livres seraient pour « l'Atlantic Company » un capital suffisant. Cette somme fut assez facilement empruntée ; les commerçants de Liverpool et de Manchester, et notamment les actionnaires de la Compagnie Terrestre Magnétique dont M. Bright était directeur, souscrivirent la majorité des actions. Parmi ces actionnaires de la première heure, deux noms sont spécialement à noter : celui de M., plus tard Sir, John Pender, alors administrateur de la Magnétique — le futur roi du câble et président des Associated — et celui du professeur W. Thomson, plus tard Lord Kelvin, qui appartenait alors à l'Université de Glasgow ; le premier apportait à la société le bénéfice de son expérience des affaires, le second l'inappréciable avantage de sa haute autorité scientifique. Les Américains, auxquels Cyrus Field avait entendu réserver une part de la sous-

cription, se montrèrent moins enthousiastes et 27 actions de 1.000 livres chacune furent péniblement placées dans le nouveau monde.

Une attention particulière fut apportée à la machinerie nécessaire à la pose : dans les expériences des dernières années il était arrivé fréquemment que le vaisseau câblé ne fut plus maître de modérer la vitesse de déroulement du câble et qu'ainsi avant d'arriver au but le conducteur entier ait été employé. L'*Agamemnon* et le *Léopard*, le *Niagara* et la *Susquehanna*, formèrent avec le bateau sonde *Cyclop* la « Wire Squadron » qui, mise à la disposition de la nouvelle société par les gouvernements anglais et américains, quitta l'Irlande le 6 août 1857 pour essayer d'effectuer la pose. Une rupture s'étant produite le quatrième jour par une profondeur de 2.000 brasses, l'expédition dut revenir à Plymouth.

Malgré qu'un certain découragement déjà se manifestât, les actionnaires répondirent à l'appel de fonds qui leur fut adressé en vue de la fabrication de 700 milles de câble, qui remplaceraient les 435 milles abandonnés au fond de l'Océan. On décida que cette fois les opérations commenceraient au milieu de l'Atlantique, l'*Agamemnon* devant alors faire route vers l'Irlande, tandis que le *Niagara* gagnerait Terre-Neuve. Une effroyable tempête, deux ruptures successives dont la seconde ne put être réparée con-

sacrèrent l'échec de cette nouvelle campagne (10 juin-13 juillet 1858).

En présence de ces résultats, la dissolution de la société fut sérieusement envisagée ; finalement et après discussion on résolut de tenter un suprême effort : le 17 juillet la flotte télégraphique reprenait la mer. Cependant les deux vaisseaux s'étant retrouvés au point fixé au milieu de l'océan se quittaient le 20 juillet ; tandis que le *Niagara* arrivait sans encombres à Terre-Neuve, quelques incidents retardèrent encore le voyage de l'*Agamemnon*. Enfin, le 4 août, celui-ci touchant la côte anglaise complétait la réunion télégraphique des deux continents.

L'établissement de cette première communication souleva dans la presse mondiale un enthousiasme d'autant plus grand que l'opinion publique, lasse d'enregistrer les échecs des précédentes tentatives, avait cessé d'avoir foi dans l'entreprise. Malheureusement, après que du 13 août au 1^{er} septembre un certain nombre de messages, parmi lesquels celui de la reine Victoria au président Buchanam est resté célèbre, eurent été échangés, les signaux cessèrent d'être intelligibles. Quelques mots furent encore à divers intervalles transmis jusqu'au 25 octobre, date à laquelle les communications furent définitivement interrompues. La ligne n'avait en somme fonctionné que 20 jours et n'avait jamais été ouverte au public.

L'œuvre tant de fois reprise et qui venait d'échouer une fois de plus était-elle donc irréalisable ? Un comité, dont les membres furent nommés par moitié par le Board of Trade et pour moitié par la Compagnie Transatlantique fut prié d'ouvrir à ce sujet une enquête générale. Les conclusions du comité, présentées dans un Blue Book paru en 1860, furent très nettes : les échecs précédents devaient être attribués à des causes qu'il eut été possible d'éliminer si on avait mieux compris les conditions générales de ces travaux ; que si dans l'avenir les opérations étaient conduites conformément à un plan que le comité traçait, il y avait tout lieu d'escompter le succès.

S'inspirant de ces conseils la Compagnie Transatlantique qui ne s'était pas dissoute depuis 1858 se prépara à un nouvel essai. Malgré les efforts de l'infatigable Cyrus Field et de John Pender le capital nécessaire (600.000 livres) ne put être réuni avant 1864. Encore l'importante « Telegraph Construction and Maintenance C^o », fondée cette même année avec Pender comme Chairman et qui devait manufacturer le câble, fournit-elle près de la moitié de cette somme en acceptant de recevoir, en paiement d'une partie de son travail, des actions de l'Atlantic C^o. Cette fois la totalité du câble serait embarquée sur un seul vaisseau. Le célèbre *Great Eastern*, en cours de construction lors de la dernière campagne et qui avec

ses 22.500 tonnes semblait alors trop vaste pour être utilement employé au commerce, parut devoir s'adapter admirablement à cette mission spéciale. Vain espoir : ayant quitté l'Angleterre le 15 juillet 1865 le *Great Eastern* rentrait au port le 11 août, n'ayant pu réparer une rupture qui s'était produite le 2 alors que les deux tiers du câble avaient déjà été heureusement posés.

Un remaniement financier complet transforma l'ancienne « Atlantic C° » en « Anglo American Telegraph C° » ; les participants de l'ancienne société se retrouvaient du reste pour la plupart dans la nouvelle ; dans les deux cas la majorité des actionnaires était formée d'entreprises qui s'intéressaient à l'affaire parce qu'elles en seraient les fournisseurs. Cette fois encore le principal de ceux-ci était la « Telegraph Construction and Maintenance C° » qui recevrait en tout état de cause 500.000 livres, à quoi s'ajouteraient 100.000 livres dans le cas de réussite et 137.000 encore si on parvenait à repêcher le conducteur de 1865.

La double série d'opérations que comportait ce programme fut heureusement conduite. Le 27 juillet 1866, la pose du câble neuf était complétée sans incidents notables et, le 14 août, la flotte télégraphique se trouvait sur les lieux de la rupture de 1865. Après plus de 15 jours de recherches, de dragages et de

sondages, on parvint enfin à ramener à bord le câble qui avait été abandonné l'année précédente ; on en effectua immédiatement la jonction avec l'extrémité d'un câble neuf et le 13 septembre 1866, 9 ans après le premier départ de l'*Agamemnon*, une double ligne sous-marine réunissait les deux continents.

Signalée par ce beau succès, l'année 1866 constitue une date importante dans les annales de la télégraphie sous-marine. On peut dire qu'elle clôt la période de tâtonnements d'une industrie qui, forte des expériences acquises au cours de ces rudes campagnes, va désormais prendre un rapide essor.

Déjà en 1859, un câble avait été heureusement posé de Malte à Alexandrie. L'Espagne depuis 1860 était reliée aux Baléares, où cette même année, impuissant à atteindre directement Toulon, atterrissait le câble d'Alger. Entre ces deux points un conducteur direct était immergé en 1861, mais ne devait rester qu'une année en service. En vain essaya-t-on à trois reprises différentes dans le courant de 1864 de réunir Oran et Carthagène ; la France et l'Algérie restèrent télégraphiquement séparées jusqu'en 1865, qui est la date de la pose d'un câble entre Bizerte et la Sicile.

En 1868, le gouvernement anglais rachetait les lignes télégraphiques du Royaume-Uni. Les grandes

compagnies Magnétic, Electric, Reuter entrèrent alors en liquidation. L'idée d'absorber dans des sociétés qui se proposeraient d'étendre le rayon d'action de la télégraphie sous-marine, les capitaux importants se trouvant de ce chef disponibles sur le marché, devait venir et vint en effet aux principaux constructeurs de câbles ; ils se créaient ainsi des clients qui fourniraient à leurs usines un travail rémunérateur, en même temps que, gardant dans ces sortes de filiales une part d'intérêt, ils participeraient à leurs bénéfices ultérieurs.

Un grand nombre de sociétés se fondent ainsi dans les environs de 1870 sous les auspices de la Telegraph Construction and Maintenance C°. L'Anglo Méditerrané Telegraph C° établit (1868) entre Malte et Alexandrie une ligne nouvelle qui sera l'année suivante, par les soins de la British Indian Submarine Telegraph C° prolongée jusqu'à Bombay par la mer Rouge et le golfe d'Aden. Les noms de la Marseille Algiers and Malta Telegraph C° (1870) et de la Falmouth Gibraltar and Malta C° (1870) indiquent assez quel but ces sociétés se proposent. La British Indian Extension C° et la China Submarine Telegraph C° prennent l'Extrême-Orient comme théâtre de leurs opérations. La British Australian Telegraph C° atteint en 1872 l'Australie par Singapour et Java.

Deux autres maisons de constructions manifestent, dès cette période reculée, les qualités qui assureront plus tard leur réputation mondiale : l'India-rubber Gutta-percha and Telegraph Works of Silvertown Company est mêlée à la fondation des compagnies câblières des Antilles ; elle pose pour le compte du gouvernement français le câble de Brest à Alger (1871) ; la Direct Spanish Company (1872) est également son œuvre. Mrs Siemens Brothers sont les promoteurs et les constructeurs de l'Indo-European Telegraph C^o dont les lignes pour partie terrestres et pour partie sous-marines mettent l'Angleterre en communication avec les Indes.

Signalons encore la pose du premier câble transatlantique français (1869), la fondation de la compagnie danoise dite « Grande Compagnie des Télégraphes du Nord » (1869), puis arrêtons-nous parce qu'il serait fastidieux de suivre année par année le développement du réseau dont le tableau ci-contre atteste la rapidité. Il y a au contraire intérêt à étudier ce réseau dans son état actuel.

LONGUEUR TOTALE EN KILOMÈTRES AU COMMENCEMENT DE
CHAQUE ANNÉE DES CABLES POSÉS ET MIS EN SERVICE DEPUIS
LES ORIGINES DE LA TÉLÉGRAPHIE SOUS-MARINE.

Années	Compagnies km.	Gouvernements km.	Années	Compagnies km.	Gouvernements km.
1852	46		1879	110.873	8.740
1853	91	2	1880	128.567	10.440
1854	178	9	1881	135.388	12.125
1855	178	11	1882	140.286	12.577
1856	178	11	1883	156.204	13.892
1857	357	11	1884	160.828	14.624
1858	357	122	1885	182.103	16.333
1859	574	122	1886	187.038	19.365
1860	724	122	1887	196.826	19.613
1861	880	240	1888	202.482	20.576
1862	1.028	242	1889	204.653	22.264
1863	1.231	357	1890	215.548	22.378
1864	1.231	576	1891	225.841	22.561
1865	1.231	2.613	1892	241.258	24.205
1866	4.744	2.891	1893	247.558	28.370
1867	8.419	3.110	1894	260.545	29.732
1868	11.693	3.110	1895	271.787	30.064
1869	12.601	3.228	1896	272.919	31.250
1870	20.357	4.436	1897	279.068	32.880
1871	41.290	4.775	1898	282.880	34.435
1872	53.674	6.480	1899	293.053	35.346
1873	55.107	6.602	1900	303.644	35.634
1874	69.098	6.768	1901	328.065	37.885
1875	85.483	6.934	1902	349.520	41.860
1876	96.223	7.626	1903	357.229	60.450
1877	102.134	7.854	1904	371.145	61.742
1878	108.842	8.426	1908	389.818	83.290

CHAPITRE II

LE RÉSEAU ACTUEL.

Des intérêts commerciaux, des convenances politiques ou stratégiques ont déterminé la pose des lignes sous-marines ; ces intérêts, ces convenances sont variables suivant les temps et les lieux : les câbles sont inégalement répartis au fond des divers océans. — Les câbles sont un élément important de la défense nationale ; la plupart des grandes puissances maritimes se sont préoccupées d'avoir avec l'extérieur des communications télégraphiques indépendantes : ce n'est pas à dire que de ce point de vue toutes soient sur un pied d'égalité. — Les câbles constituent au même titre que les chemins de fer un service d'intérêt général. Comment ce service est-il assuré ? Exploitation par l'Etat ou par des compagnies ?

Répartition géographique, répartition internationale, mode d'exploitation, ce sont les trois points que nous nous proposons de traiter rapidement ici.

16 câbles relient actuellement l'EUROPE à l'AMÉRIQUE DU NORD ; de ce nombre 5 sont anglais et appartiennent

ment à deux compagnies l'ANGLO-AMERICAN et la DIRECT UNITED STATES. — LA COMMERCIAL CABLE C° et la WESTERN UNION sont deux compagnies américaines. — Leurs 7 câbles, comme les 5 précédents, atterrissent des deux côtés de l'océan en territoire anglais : d'une part en Irlande, de l'autre à Terre Neuve ou dans la Nouvelle Ecosse. Un seul de ces câbles, appartenant à la Commercial Cable C°, n'est pas direct mais touche en route aux Açores. — Des deux câbles de la COMPAGNIE FRANÇAISE DES CABLES TÉLÉGRAPHIQUES, l'un va de Brest à Saint-Pierre, le second avec le même point de départ aboutit à New-York. — L'archipel des Açores sépare en deux sections les deux lignes de la DEUTSCHE ATLANTISCHE GESELLSCHAFT : on évite ainsi les difficultés techniques qu'eût entraînées la pose d'un conducteur direct entre Emden et New-York.

Les câblogrammes européens à destination de l'AMÉRIQUE DU SUD peuvent emprunter deux voies différentes. L'une d'elles trouve dans les câbles dont il vient d'être question sa première section, qui, prolongée par les lignes terrestres américaines, se rattache vers le Mexique au système de la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Ce système comprend les lignes de la CENTRAL AND SOUTH AMERICAN C° (de New-York) qui, festonnant la côte, touchent successivement aux principaux ports de la Colombie, de l'E-

quateur, du Pérou et du Chili. Entre Lima et Valparaíso la double ligne américaine n'a qu'un seul atterrissage ; les points intermédiaires sont alors desservis par la Compagnie anglaise WEST COAST OF AMERICA. La Central and South American C^o possède en outre dans l'Argentine, l'Uruguay et le Chili des lignes télégraphiques terrestres. Comme il est assez naturel, le trafic européen qu'elle peut par ce moyen recueillir est exclusivement dirigé à destination par ses câbles et les télégraphes terrestres des Etats-Unis. Au contraire, la West Coast of America transmet les télégrammes qui lui sont remis pour l'Europe à ses alliées, les compagnies anglaises de la côte orientale. Ainsi dans l'Amérique du Sud une concurrence existe très vive pour le trafic européen.

De Montevideo à l'embouchure de l'Amazone, tous les câbles dont le croquis ci-joint donne le détail sont la propriété de la WESTERN TEL. C^o, ou exploités par elle. Le réseau de cette compagnie anglaise se complète par deux câbles qui de Pernambuco vont atterrir aux îles du Cap Vert (reliées qui aux Açores, qui à l'Irlande) et à Madère et constitue la seconde voie de communication télégraphique entre l'Europe et l'Amérique du Sud. Pernambuco est par ailleurs relié à Saint-Louis du Sénégal : la Société SOUTH AMERICAN CABLE (anglaise) possède cette dernière ligne.

Entre ces deux systèmes, relié du reste à l'un et à



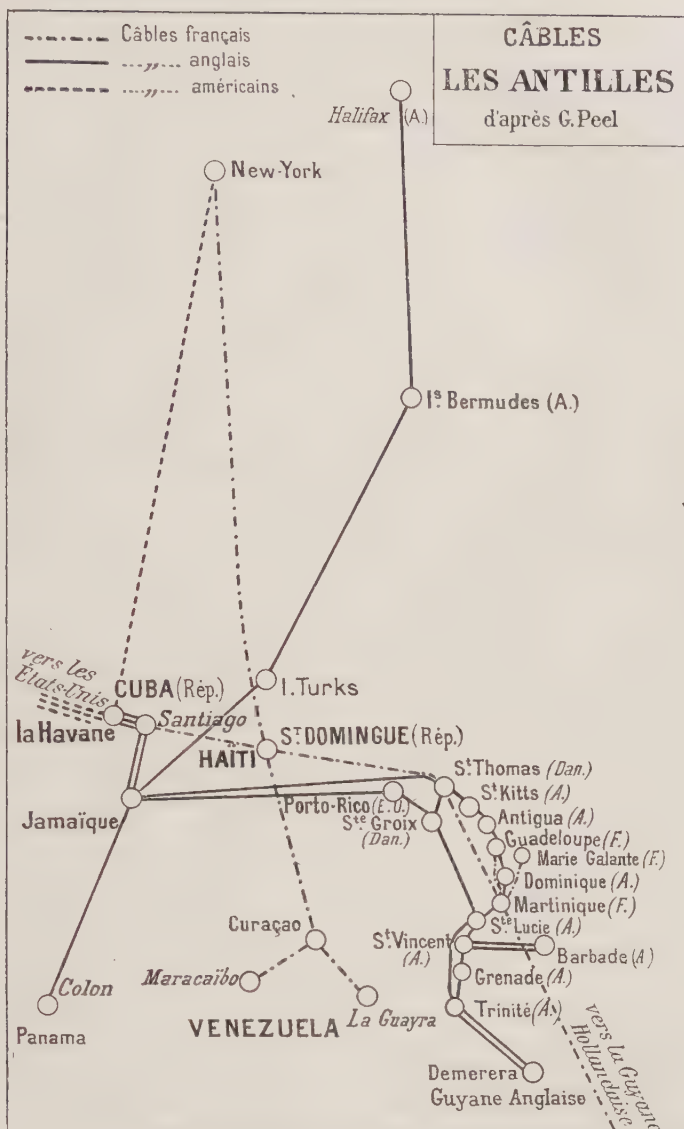
l'autre, s'étend le RÉSEAU DE LA MER DES ANTILLES. Sept compagnies : deux américaines, quatre anglaises, une française se disputent le trafic de ces îles : la WESTERN UNION (compagnie américaine déjà citée comme propriétaire de câbles transatlantiques) possède les lignes qui joignent à la Floride l'île de Cuba, dont le réseau côtier appartient à l'anglaise CUBA SUBMARINE TEL. C°. A la Havane aboutit encore le câble de la toute récente COMMERCIAL CABLE COMPANY OF CUBA qui relie directement l'île à New-York. Santiago de Cuba est joint à la Jamaïque par une double ligne, propriété de la WEST INDIA AND PANAMA TEL. C°; celle-ci est la plus importante des compagnies des Antilles. Son système comprend : 1° une ligne mettant en communication La Jamaïque et Colon (Panama), 2° une double série de câbles qui unissent entre elles les Antilles anglaises, en touchant encore à Porto-Rico, à deux îles danoises et à nos colonies de la Martinique et de la Guadeloupe ; ces câbles sont prolongés jusqu'à la Guyane anglaise.

La DIRECT WEST INDIA CABLE C° et la HALIFAX AND BERMUDAS CABLE C° ont été créées dans un intérêt stratégique pour relier à Halifax (Nouvelle-Ecosse) la Jamaïque, par l'île Turks et les Bermudes.

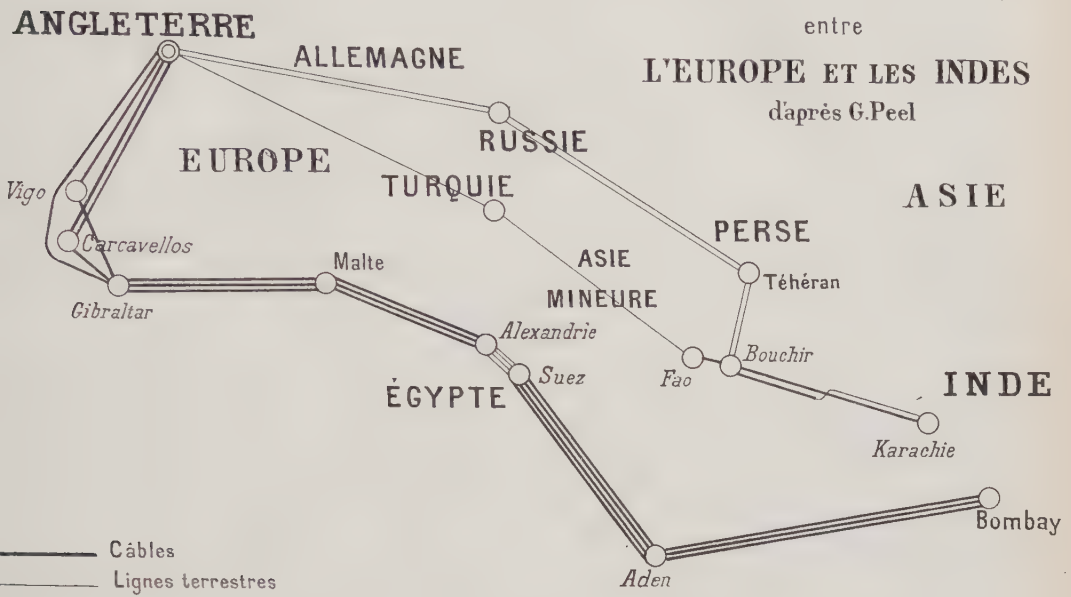
De Haïti, les câbles de la COMPAGNIE FRANÇAISE DES CABLES TÉLÉGRAPHIQUES se dirigent à l'ouest vers Cuba, au sud vers le Vénézuëla, à l'est vers les Antilles

(Saint-Thomas, la Martinique, Marie-Galante, la Guadeloupe) pour redescendre ensuite sur la Guyane hollandaise, la Guyane française et rejoindre à Para le système précédemment décrit de la Western. Ce réseau français des Antilles est relié aux Etats-Unis par un câble de Haïti à New-York, construit et posé par une société française, mais actuellement propriété de la UNITED STATES AND HAITI CABLE C^o qui l'exploite avec un personnel américain et dont le conseil d'administration, siégeant à New-York, a pour président celui de la Commercial Câble C^o.

Des trois voies possibles entre l'ANGLETERRE ET LES INDES, la plus ancienne et la plus courte emprunte jusqu'à Constantinople les lignes télégraphiques européennes pour gagner ensuite par l'Asie Mineure l'extrémité septentrionale du golfe Persique. Les câbles et lignes terrestres de l'INDO EUROPEAN TELEGRAPH DEPARTEMENT du gouvernement indien, complètent par Fao, Bushire et Karachi cette communication dont la valeur se trouve singulièrement diminuée du fait de l'insuffisance des télégraphes turcs de l'Asie Mineure. Le système de l'INDO EUROPEAN TELEGRAPH COMPANY avec sa double ligne traversant l'Allemagne, la Russie et la Perse, rejoint à Téhéran le système précédent ; il fonctionne d'une manière satisfaisante, mais l'Angleterre ne pouvait évidemment laisser à la merci de l'Allemagne et de la Russie ses



Communications télégraphiques
entre
L'EUROPE ET LES INDES
d'après G. Peel



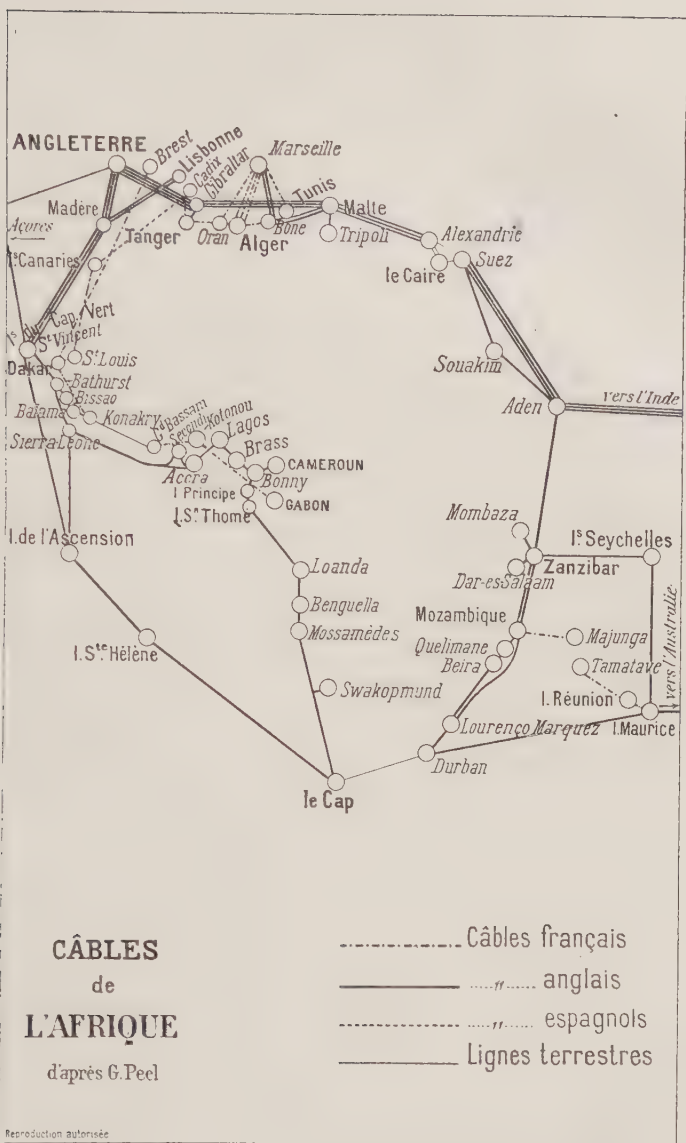
relations télégraphiques avec l'Inde. Les câbles de la célèbre EASTERN TEL. C^o, quadruplés entre l'Angleterre et Gibraltar, triplés de Gibraltar à Alexandrie, quadruplés d'Alexandrie à Aden et triplés entre Aden et l'Inde, résolvent le problème d'une communication entièrement britannique entre Londres et Bombay.

Jusqu'à ces dernières années, tout le trafic africain d'Extrême-Orient devait emprunter tout ou partie du réseau de l'Eastern ; aujourd'hui encore, toutes les puissances méditerranéennes sont tributaires de cette compagnie : en effet, de l'île de Malte se détachent vers la Tripolitaine et l'Algérie, vers la Sicile, Trieste, la Grèce et l'Archipel de très nombreux câbles qui lui appartiennent ; ceux de Cadix à Gibraltar et de Gibraltar à Tanger, ceux de Bône à Marseille, sont également sa propriété. Les relations télégraphiques de la France et de l'Algérie sont complétées par trois câbles : Marseille-Alger, un câble Marseille-Tunis et un câble Marseille-Oran. Ces câbles appartiennent au gouvernement français.

Le réseau de la COTE OCCIDENTALE DE L'AFRIQUE a été, au cours de ces dernières années, considérablement augmenté par les efforts concurrents de la France et de l'Angleterre. La France possède actuellement un câble de Brest à Dakar qui est exploité en régie. Le télégraphe aérien relie le Sénégal à la Guinée française et à Grand-Bassam, qu'un câble unit à Kotonou,

rattaché lui-même par une ligne sous-marine au Congo français. Ainsi, toutes les possessions qui constituent notre empire africain communiquent avec la Métropole sans aucun intermédiaire étranger.

Les établissements anglais de la côte de Guinée sont de même reliés entre eux par les lignes de l'AFRICAN DIRECT TEL. C° et de la WEST AFRICAN TEL. C° qui vont au Sud jusqu'à Loanda où elles se rattachent à celles de l'EASTERN AND SOUTH AFRICAN TEL. C° qui, entre ce point et le Cap, desservent différents ports des possessions portugaises et allemandes. Ce réseau côtier est joint au réseau européen par le moyen d'un câble qui de Bathurst va aux îles du Cap Vert retrouver les lignes de la Western dont il a été plus haut question. La grande ligne directe, immergée en 1901 par l'Eastern, de l'Angleterre au Cap, avec pour seuls atterrissements Madère, Saint-Vincent, Ascension et Sainte-Hélène, répond à un intérêt stratégique, comme aussi l'embranchement Ascension-Sierra Leone dont l'Amirauté à la même époque demanda la pose. La ligne Saint-Louis-Canaries-Cadix posée et exploitée par l'anglaise SPANISH SUBMARINE TEL. C° appartient pour sa première section à la France et pour la seconde à l'Espagne. Deux câbles de Cadix à Tanger et de Tanger à Oran, propriétés françaises, relient cette ligne aux télégraphes algériens.



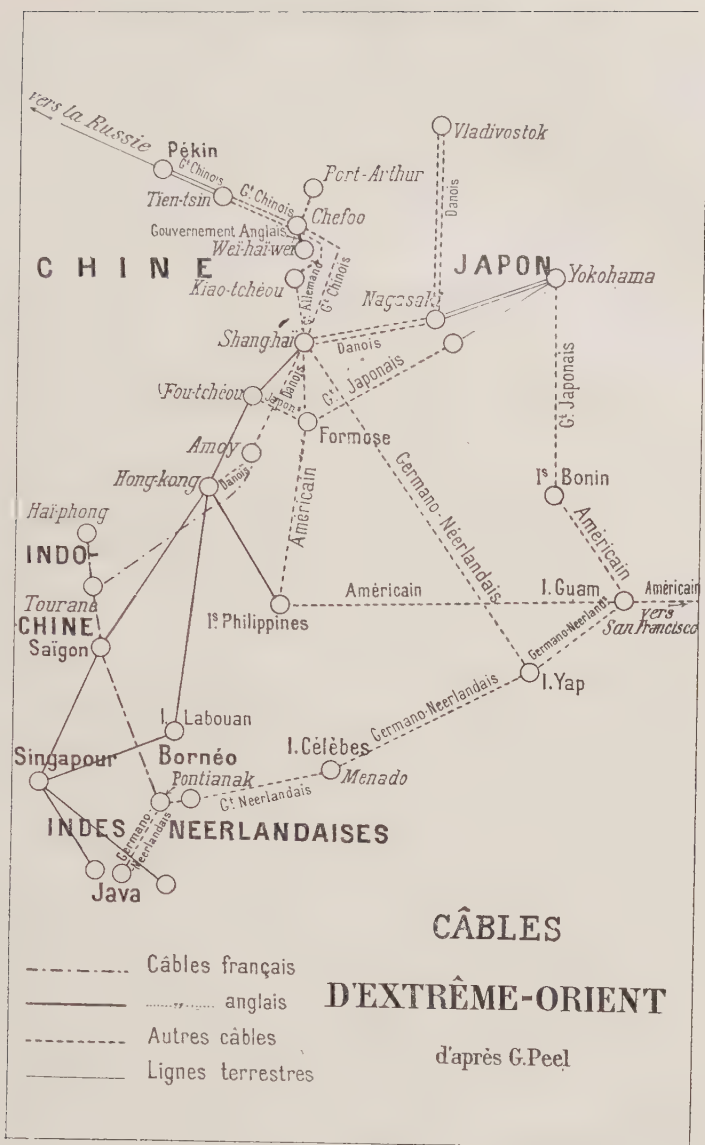
De Durban, sur la COTE ORIENTALE DE L'AFRIQUE, remontent, doublés par endroit, jusqu'à Aden, les câbles de l'Eastern and South African déjà nommée. Madagascar peut communiquer avec le continent, soit directement par Majunga, soit par Tamatave, La Réunion, Maurice et les Seychelles ; les lignes Majunga-Mozambique et Tamatave-Maurice sont françaises, mais pour parvenir en Europe les câblogrammes de nos colonies doivent ensuite emprunter la voie anglaise.

Pendant longtemps, l'Australie ne communiqua avec le reste du monde que par le système de l'EASTERN EXTENSION TEL. C°, c'est-à-dire par Java, Singapour et l'Inde ; les câbles de cette compagnie aboutissent soit à Port Darwin, relié aux grandes villes du Sud par un télégraphe transcontinental, soit à Roebuck Bay. Mais depuis 1901 un câble unit l'Australie à la colonie du Cap ; il part de Perth pour aboutir à Durban en touchant à Cocos (d'où tout récemment une section a été détachée vers Java), Rodrigue et l'île Maurice. En outre, l'Australie et le Canada sont joints télégraphiquement par une « All British Line », propriété commune du Canada, de l'Angleterre et de l'Australie (1902).

Un regard jeté sur le croquis ci-joint suffit à révéler la complexité du réseau câblé en EXTRÊME-ORIENT : c'est que toutes les grandes puissances

ont, ou veulent avoir, des intérêts dans ces régions, et, par voie de conséquence, prétendent aussi s'assurer des communications télégraphiques indépendantes. — Les câbles de la GRANDE COMPAGNIE DES TÉLÉGRAPHES DU NORD vont de Vladivostok à Nagasaki (Japon), Shangaï et Hong-Kong. — Deux lignes appartenant à l'Eastern Extension relient Singapour à Hong-Kong ; l'une passe par Saïgon, l'autre par Labuan (Bornéo). De Hong-Kong, cette compagnie détache deux câbles, l'un au Nord vers Shangaï, l'autre au Sud vers les Philippines. L'Extern-Extension exploite encore pour le compte du gouvernement anglais une ligne de Chefoo à Wei-hai-wei.

La France a été longtemps complètement livrée à l'Angleterre pour ses communications avec l'Indo-Chine. Un seul câble reliait en effet la Cochinchine et le Tonkin, Saïgon et Haï-Phong. Ce câble était la propriété de l'Eastern Extension, qui l'exploitait et recevait de la France à cette occasion une subvention annuelle de 265.000 francs, accordée pour 20 ans par une convention de 1883. Cette convention est donc expirée depuis 1904. En prévision de cette échéance le gouvernement français négocia avec l'Eastern Extension un nouvel accord ; la compagnie consentait à céder immédiatement à la France la propriété du câble Saïgon-Haï-Phong ; le prix du rachat serait la prorogation pour douze années de la subven-



tion de 83. Un projet de loi portant approbation de cet accord a été déposé à la Chambre, le 30 juin 1904, la commission des Postes et Télégraphes a émis à son endroit un avis favorable : et il n'en a rien été de plus. Le Parlement n'a même pas discuté le projet de loi qui lui était soumis et dont l'intérêt est pourtant de premier ordre au point de vue national. La chose est d'autant plus inexplicable qu'on continue de trouver annuellement inscrit au budget du ministère des colonies (chapitre XII) la subvention de 265.000 francs en faveur de l'Eastern Extension ; or la convention de 83 est expirée ; est-ce donc qu'on exécute, sans qu'elle ait reçu la sanction législative, la convention de 1904 ? Mais alors il conviendrait de ne pas en exécuter seulement les charges et de réclamer le transfert de propriété qui, dans une certaine mesure au moins, nous soustrairait au monopole anglais.

Dans cet ordre d'idées une amélioration sérieuse a été réalisée par l'ouverture de la ligne Tourane-Amoy qui est la propriété du gouvernement français. L'Indo-Chine peut ainsi communiquer avec la métropole par l'intermédiaire de la compagnie danoise et les lignes russes de Sibérie. En outre et plus récemment un câble de Saïgon à Bornéo a rattaché la Cochinchine au système de la COMPAGNIE TÉLÉGRAPHIQUE GERMANO-NÉERLANDAISE.

Celle-ci a été fondée en 1904 avec l'appui financier

des deux gouvernements dont le nom figure dans son titre. Ses lignes prolongent depuis Célèbes jusqu'à Yap le réseau gouvernemental des Indes néerlandaises. A Yap la voie bifurque : elle détache vers le Nord un câble sur Shangäi, d'où l'Allemagne fait remonter une ligne vers ses établissements de Kiautschou et de Wei-hai-wei. Vers l'est elle va se raccorder à Guam au système de la COMMERCIAL PACIFIC CABLE C^o, société américaine destinée à fournir aux Etats-Unis des communications cablographiques avec les Philippines. Sur la grande ligne de San-Francisco à Manille par Honolulu et Guam s'embranchent deux voies accessoires, l'une de Guam à Bonin (Japon), l'autre de Manille à Shangäi.

L'Océan Pacifique est ainsi maintenant traversé par deux câbles : le câble colonial anglais et le câble américain.

La ceinture formée autour du globe par les câbles sous-marins est désormais complète : une dépêche peut revenir à son point de départ après avoir fait le tour du monde. Et cela sans doute est exclusivement théorique, mais voici qui l'est moins : ces lignes multiples, rattachées qu'elles sont les unes aux autres, se servent mutuellement de lignes de secours de sorte que, si la voie normale n'est pas libre, il y a chance cependant que le télégramme arrive à destination. Ainsi il faudrait un concours de circonstances particulièrement malheureux pour que Bombay ne

puisse communiquer avec Londres. Nous avons indiqué les routes normales entre ces deux points : l'une par Aden et la Méditerranée, l'autre par le golfe Persique et l'Europe. Suppose-t-on coupés les câbles de la Méditerranée ? Par Aden, Zanzibar, le Cap et les îles du Cap Vert il sera possible encore d'atteindre l'Angleterre. Veut-on que le bureau télégraphique d'Aden soit hors de service, ou détruits les câbles entre Aden et Bombay ? Les télégrammes, transmis à Singapour, pourront alors être aiguillés sur une des quatre lignes suivantes : Singapour-Australie-le Cap ; Singapour-Australie-Canada ; Singapour-Hong-Kong-Vladivostock et la Sibérie ; Singapour-les Indes néerlandaises-Guam-San-Francisco ; et il serait facile de multiplier ces exemples.

Les pages qui précèdent ne visaient qu'à un exposé géographique ; cependant, parlant des câbles, il a été impossible de ne pas mentionner leurs propriétaires : les mots de compagnies câblières, compagnies anglaises sont revenus constamment sous notre plume. Les deux questions que nous posions plus haut ont donc déjà reçu un commencement de réponse : la plus grande partie du réseau mondial appartient, non à des gouvernements, mais à des compagnies ; la plupart de ces compagnies sont anglaises. Quelques chiffres préciseront cet aperçu général.

Au mois de mars 1908, la comparaison des réseaux d'Etat et des réseaux appartenant à des compagnies faisait ressortir les chiffres suivants :

Réseaux d'Etat	83.290 km.
Réseaux des compagnies	389.818 km.

Décomposant le premier chiffre, on trouve que la répartition des câbles entre les diverses administrations gouvernementales est la suivante :

ANGLETERRE (y compris l'Inde, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Pacific Cable Board)	24.423 km.
FRANCE (y compris l'Indo-Chine).	22.131 —
ETATS-UNIS (y compris les Philippines) . . .	6.796 —
JAPON.	6.338 —
ALLEMAGNE.	5.247 —
PAYS-BAS (y compris les Indes Néerlandaises)	5.717 —
ESPAGNE	3.563 —
ITALIE.	1.998 —
NORVÈGE.	1.475 —
Autres administrations gouvernementales .	3.857 —

Si nous supprimons de ce tableau les « y compris » qui y figurent, on a :

FRANCE	20.199 km.
ANGLETERRE.	4.267 —
ETAS-UNIS	2.808 —
PAYS-BAS	2.451 —

La France possède donc, à beaucoup près, le réseau d'Etat le plus important du monde.

Mais l'Angleterre repasse au premier rang, et avec quelle avance, si on considère les compagnies.

Compagnies anglaises.....	241.548 km.
— américaines	85.638 —
— française	22.412 —
— allemande	17.692 —
— danoise	17.200 —
— germano-néerlandaise	5.328 —

Si maintenant on compare l'ensemble du réseau anglais (gouvernement et compagnies), à ceux des principales puissances (formés pour chacun du réseau gouvernemental et s'il y a lieu du réseau des compagnies nationales) on obtient les résultats suivants :

Câbles anglais	265.971 km.
— américains	92.434 —
— français	44.543 —
— allemands	22.939 —
— danois	17.768 —
— japonais	6.338 —
Autres câbles	23.115 —
Total des câbles non anglais	207.137 —

L'Angleterre possède donc actuellement environ 56 % du réseau sous-marin mondial tandis que les lignes américaines ne figurent dans l'ensemble que pour 19 % ; celles de la France pour 9 % ; de l'Allemagne pour 4,6 % ; du Danemark pour 3,5 % ; du Ja-

pon pour 2 % et le réseau de tous les autres pays réunis pour 4,8 %.

Le réseau anglais est triple du réseau américain, six fois plus important que le réseau français, treize fois plus étendu que le réseau allemand. Cette prépondérance britannique était, jusqu'à une période très récente, encore plus accentuée ; les chiffres suivants en témoignent :

**IMPORTANCE RELATIVE DES CABLES BRITANNIQUES
PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE DU RÉSEAU MONDIAL ET PAR RAPPORT
AUX PLUS IMPORTANTS RÉSEAUX NON ANGLAIS.**

ANNÉES	CABLES					Total des câbles non anglais km.	Proportion des câbles anglais dans l'ensemble
	Anglais km.	Américains km.	Français km.	Danois km.	Allemands km.		
1887	149.269	29.117	13.801	11.521	2.981	64.948	71 %
1889	156.849	30.300	16.654	11.671	2.924	67.231	70 %
1894	172.465	47.113	24.984	13.293	3.802	100.137	59 %
1890	193.760	49.685	26.043	13.387	6.182	108.170	63 %
1901	225.795	54.937	32.178	15.277	14.612	132.342	62 %

Il y a lieu de noter en outre que la plupart des câbles non anglais en service à la fin du XIX^e siècle appartenaient à cette catégorie de lignes dites du service intérieur et qui ne s'écartent guère des rives du pays qui en sont propriétaires. C'étaient, par exemple, les câbles de la mer Baltique, de la mer du Nord et de la Manche ; ou encore les câbles côtiers de

l'Amérique du Sud et du Mexique ; de sorte que, sauf l'importante exception des câbles transatlantiques, l'immense majorité des relations télégraphiques intercontinentales était contrôlée par l'Angleterre.

Il était fatal que le gouvernement anglais abusât de cette situation, nous voulons dire qu'il fit en toute circonstance passer l'intérêt britannique avant le souci de l'exacte observation de l'article 2 de la convention de Saint-Petersbourg, par où « Les hautes parties contractantes s'engagent à prendre les dispositions nécessaires pour assurer le secret des correspondances et leur bonne expédition. » Les faits sont connus et la formule classique que « l'électricité a été pendant le XIX^e siècle l'alliée de la diplomatie anglaise. »

En 1885, lors de l'expédition du Tonkin, le Foreign Office eut toujours connaissance avant le gouvernement français des dépêches de l'amiral Courbet et l'ambassadeur d'Angleterre eut à Paris la primeur de l'échec de Langson. En 1894, lors de la mort du sultan du Maroc, le ministre anglais à Tanger accapare pendant une nuit le câble, et ses télégrammes sont seul transmis à Londres. Le gouvernement anglais connut encore, trois jours avant le principal intéressé, la prise de Tananarive. A l'époque de Fachoda, nous ne sûmes des entrevues de Marchand

avec le Sirdar que ce que l'Angleterre voulut bien nous en laisser connaître. Simple coïncidence, le câble du Sénégal subit alors une interruption, qui ne cessa qu'avec la fin de la période de tension diplomatique. Enfin, si on ne peut pas dire que pendant la guerre du Transwaal la censure exercée à Aden ait outrepassé les pouvoirs qui découlent de l'article 8 de la convention de Saint-Pétersbourg, en vertu duquel « chaque gouvernement se réserve la faculté de suspendre la télégraphie internationale pour un temps indéterminé s'il le juge nécessaire, soit d'une manière générale, soit seulement sur certaines lignes et pour certaines natures de correspondances », il n'en est pas moins certain que l'Angleterre a fait dans ces circonstances un usage très strict de son droit. Cette attitude a eu pour résultat d'attirer sur les inconvénients du monopole anglais l'attention des puissances coloniales.

En octobre 1899, le gouvernement allemand déposait au Reichstag une demande de crédit pour la constitution d'un réseau sous-marin et en France l'opinion publique, longtemps indifférente, s'associait au projet déposé à la Chambre par un groupe de députés le 27 novembre 1899 (1). Divers projets de loi,

(1) Projet de résolution Henrique, 27 novembre 1899 ;
Projet de loi du gouvernement, 30 janvier 1900 ;
Rapport Ordinaire, 19 juin 1900 ;

émanant du gouvernement ou de l'initiative parlementaire suivirent et finalement aboutirent à assurer dans les conditions que nous avons indiquées l'indépendance relative de nos communications télégraphiques avec nos colonies.

Projet de loi Meyer, 13 novembre 1900 ;

Loi du 25 juillet 1901 autorisant des engagements de dépenses pour la constitution d'un réseau sous-marin ;

Loi du 25 juillet 1901 autorisant le rachat des lignes de la Compagnie West-African ;

Loi du 20 novembre 1903 pour la construction des câbles Brest-Dakar, Madagascar-La Réunion-Maurice, Saïgon-Poulo-Condor, et Pontianak.

DEUXIÈME PARTIE

Le réseau anglais.

Il est possible de distinguer dans le réseau anglais trois parties, suivant le propriétaire des câbles qui composent chacune d'elles : un réseau gouvernemental, un réseau appartenant à des compagnies, un réseau impérial ou colonial

Le premier ne nous retiendra pas longtemps : quand nous aurons dit qu'il est formé, outre des câbles côtiers, de ceux qui relient l'Angleterre à la France, la Belgique, la Hollande, la Suède, le Danemark et l'Allemagne ; que ces derniers appartiennent pour moitié à chacun des gouvernements dont ils relient les territoires, et que, considérés dans chaque pays comme un prolongement des lignes terrestres métropolitaines, ils sont exploités par le même département ministériel qui a la charge de celles-ci, nous pourrons passer aux compagnies anglaises qui méritent une étude plus approfondie.

Comme toutes espèces d'entreprises commerciales, ces sociétés ont été fondées par des capitalistes désireux d'assurer à leurs fonds un emploi rémunérateur. Mais, dans un régime économique fondé sur l'échange et la division du travail, le producteur est

amené à diriger sa production dans le sens de l'intérêt social : le commerce mondial a trouvé dans les câbles anglais un merveilleux instrument de développement et de progrès. Par ailleurs, on peut affirmer *a priori* que l'Etat s'en reposant en Angleterre sur des compagnies du soin de créer des lignes sous-marines, qui, pour lui particulièrement, intéressent de si près la défense nationale, a dû se réserver à leur égard certains pouvoirs de contrôle, des moyens d'action plus ou moins énergiques. Ainsi il paraît rationnel d'envisager les compagnies anglaises en elles-mêmes, dans leurs rapports avec le public, dans leurs relations avec l'Etat.

Le réseau que nous avons appelé impérial s'étend dans l'Océan Pacifique et se compose en réalité d'une seule ligne. Cependant il est digne d'un examen particulier ; car le Pacific Cable est la propriété commune de la Grande-Bretagne, du Canada et de l'Australie : jamais en Angleterre l'Etat ne s'était jusqu'alors lancé dans des entreprises industrielles de ce genre, et on ne trouve pas d'autre exemple d'une semblable propriété collective ; car vingt années de discussions ont précédé sa pose ; car ce câble fait concurrence à une société anglaise et la chose est notable, se produisant dans le temps même où d'autres pays augmentent leurs subventions à leurs compagnies câblières nationales.

SECTION PREMIÈRE

Les Compagnies.

CHAPITRE PREMIER

LES COMPAGNIES CONSIDÉRÉES EN ELLES-MÊMES

A Londres, dans la Cité, non loin de la Banque d'Angleterre et des grands établissements de crédit, une vaste construction moderne s'élève surmontée d'un globe de bronze qu'encerclent les mailles serrées d'un réseau de câbles ; c'est Electra House, siège de douze compagnies câblières ; sans doute le hasard n'est-il pour rien dans cette cohabitation, qui n'est en effet que la manifestation extérieure des liens étroits qui unissent entre elles les « Associated Companies. »

D'autre part, et au seul point de vue géographique, on peut faire deux groupes distincts des compagnies transatlantiques et des compagnies des Antilles.

Quelques sociétés enfin ne peuvent se rattacher à aucun des trois systèmes précédents.

En reproduisant ces divisions on peut présenter comme suit le tableau des 21 compagnies anglaises des câbles sous-marins.

COMPAGNIES ANGLAISES

GROUPE DES ASSOCIATED COMPANIES

NOMS DES COMPAGNIES	DATE de la Fondation	1 ^{er} juillet 1908 — CAPITAL (Livres)	31 mars 1908 Longueur des Lignes Km.	RAYON D'ACTION DE LA COMPAGNIE
<i>Eastern-Telegraph Co</i>	1872	6.000.000	75.969	Câbles entre l'Angleterre et l'Inde, par la Méditerranée, la mer Rouge et Aden. Divers réseaux de service intérieur dans la Méditerranée. Ligne d'Angleterre au Cap, par Madère, St-Vincent, Ascension, Ste-Hélène. Ligne d'Angleterre aux Açores. — du Cap à Maurice.
<i>Eastern-Extension Tel. Co.</i>	1873	3.000.000	43.660	Câbles entre les Indes, l'Australie et l'Extrême-Orient. Câble entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande. — entre l'Australie et l'île Maurice.
<i>Eastern and South African Tel. Co.</i>	1879	600.000	19.020	Câble sur la côte occidentale de l'Afrique entre Loanda et le Cap. Câbles sur la côte orientale entre le Cap et Aden, entre Zanzibar, Maurice et les Seychelles.
<i>Western Tel. Co.</i>	1899	2.079.300	34.795	Câbles sur la côte orientale de l'Amérique du Sud, entre le Portugal et le Brésil, entre St-Vincent et les Açores.
<i>Pacific and European Tel. Co.</i>	1892	40.000		Lignes terrestres entre le Chili et le Pérou.
<i>London Platino Brazilian Tel. Co.</i>	1878	375.480		Câbles sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud.
<i>West Coast of America Tel. Co.</i>	1897	412.520	3.671	Câbles sur la côte orientale de l'Amérique du Sud.

GROUPE DE L'ATLANTIQUE	1893	200.000	1.953	Câble entre le Portugal et les Açores.
	1885	231.000	2.728	Câble entre le Sénégal et Sierra-Leone. — entre Grand-Bassam et Loanda.
GROUPE DES ANTILLES	1885	236.000	5.620	Câbles entre St-Vincent, Bathurst, Sierra-Leone, la Côte de l'Or, Lagos et Nigeria.
	1866	7.000.000	17.695	Câbles entre l'Irlande et Terre-Neuve.
	1873	1.214.000	5.731	Câbles entre l'Irlande et la Nouvelle-Ecosse.
	1889	50.000	1.574	Câble entre la Nouvelle-Ecosse et les îles Bermudes.
	1897	30.000	2.347	Câble entre les îles Bermudes et la Jamaïque.
AUTRES COMPAGNIES	1897	4.275.530	8.591	Câbles reliant entre elles les Antilles et celles-ci à la Guyane et à Panama.
	1870	220.000	2.116	Réseau côtier de Cuba.
	1868	425.000	39 (câbles)	Outre les lignes terrestres en Europe, câbles en Crimée.
	1872	95.000	1.350	Câble entre l'Angleterre et le nord de l'Espagne.
		500.000	269	Câbles à Ténériffe et au Sénégal.
	1891	247.000	3.795	Câble entre le Brésil et St-Louis du Sénégal.
	1874		625	Câble d'Odessa à Constantinople.

Il résulte de ce tableau que les « Associated Companies » contrôlent la majeure partie (1) du trafic entre l'Europe, l'Amérique du Sud, l'Afrique, l'Asie et l'Australie.

Parmi elles, l'EASTERN est la doyenne et la plus importante ; son nom désigne souvent le groupe entier qui est aussi connu sous le titre de groupe Pender, Sir John Pender ayant été le fondateur et le chairman de la plupart des compagnies qui le composent. L'importance de l'EASTERN ne lui vient pas seulement de la longueur kilométrique de ses lignes, mais encore de la position de son réseau par rapport à celui des autres compagnies. Chacune des Associated a été fondée en effet pour relier à l'Angleterre, qui l'Amérique du Sud, qui la côte du Niger, qui le Cap, et qui l'Australie ; or les câbles de la Western ne dépassent pas Lisbonne ou les Açores ; ceux de la West African et de l'African Direct s'arrêtent aux îles du Cap Vert ; l'Eastern and South African a au Nord Aden comme terminus et l'Eastern Extension ne peut transmettre que jusqu'à Madras les câblogrammes que Melbourne lui confie. Ainsi, tôt ou tard, ces sociétés doivent faire appel à

(1) Nous avons indiqué déjà qu'une partie des télégrammes pour l'Amérique du Sud est dirigée par l'Amérique du Nord et le golfe du Mexique ; — qu'en Extrême-Orient, l'Eastern-Extension est concurrencée par la Grande Compagnie des Télégraphes du Nord ; — que la France a ses communications indépendantes pour l'Afrique Occidentale.

l'Eastern, emprunter ses lignes pour gagner l'Angleterre. Mais si l'Eastern est pour les autres Associated une auxiliaire indispensable, réciproquement celles-ci sont ses meilleurs clients et en allant recueillir dans le monde entier des dépêches qui seront ensuite dirigées « Via Eastern » elles sont pour une bonne part les agents responsables de la prospérité financière de cette société : et tel était bien l'espoir qui présida à leur création.

Toutes ont été en effet lancées par le même groupe de capitalistes qui avaient été les premiers actionnaires de l'Eastern et, voulurent ensuite profiter du développement économique d'une région ou encaisser une subvention qu'un gouvernement était disposé à payer. Dans ce but, plutôt que d'étendre le champ d'action de l'Eastern, ils préférèrent instituer des sociétés nouvelles et distinctes dont le réseau viendrait se rattacher à celui de la compagnie originaire.

Dès lors, il ne faudra pas s'étonner de voir toutes ces sociétés dirigées par ce qu'on peut bien appeler un seul et même conseil d'administration. Des indications données en note (1) il résulte en effet que Sir

(1) *Conseils d'administration de :*

L'Eastern. — Sir J. Wolfe Barry (Ch.); sir J. Denison Pender (adm. délégué); the marquess of Tweeddale; sir A.-J. Leppoc Cappel; M. Johnston; R. Hon. Lord Albert; R. Hon. Lord Pirrie; M. J.-C. Denison Pender.

L'Eastern-Extension. — Sir J.-W. Barry (Ch.); the marquess of

J. Wolfe Barry est Chairman des quatre grandes compagnies Eastern, Eastern Extension, Eastern and South African et Western, des conseils d'administration de trois desquelles fait aussi partie le marquis de Tweeddale qui préside en même temps l'Europe and Açores et la West African. Sir J. Denison Pender appartient, soit comme Chairman, soit comme administrateur délégué, soit comme membre, aux conseils d'Administration de huit des Associated. Sir A.-J. Leppoc Cappel et l'Hon. A. Brodrick font respectivement partie de 6 et 4 de ces compagnies. Ce dernier chiffre est aussi celui des conseils auxquels M. Johnston prête sa collaboration. M. J.-C. Denison Pender et le R. Hon. vicomte Midleton s'occupent seulement de deux compagnies. Encore qu'on puisse

Tweeddale ; sir A.-J. Leppoc Cappel ; M. F.-A. Bevan ; Hon. G. Peel ; sir J. Denison Pender ; Hon. A. Brodrick.

Eastern and South African. — Sir J.-W. Barry (Ch.) ; sir J. Den. Pender (adm. délégué) ; sir A.-J. Leppoc Cappel ; M. F.-A. Johnston ; the marquess of Tweeddale ; J.-C. Den. Pender ; R. Hon. vicomte Midleton.

Western. — Sir J.-W. Barry (Ch.) ; sir J. Den. Pender ; R. Hon. Balfour of Burleigh lord Browne ; sir A.-J. Leppoc Cappel ; M. Johnston ; R. Hon. vicomte Midleton ; duc de Souto (Lisbonne).

African Direct. — Délégués de l'Eastern et de la Western.

West African. — The marquess of Tweeddale (Ch.) ; sir J. Denison Pender (adm. délégué) ; Hon. A. Brodrick ; R.-K. Gray ; sir H.-C. Niance.

West coast of America. — Sir J. Denison Pender (Ch.) ; sir A.-J. Leppoc Cappel ; F.-A. Johnston.

Europe and Açores. — The marquess of Tweeddale (Ch.) ; Hon. A. Brodrick ; sir J. Denison Pender.

dans la liste ci-dessous relever quelques autres noms, ce sont bien ces huit gentlemen qui président aux destinées de ces sociétés dont le capital action a une valeur nominale de 12.874.300 livres (1).

Entre certaines des Associated, il existe des liens d'intérêt plus étroits encore, conséquences de la politique suivie par elles en investissant dans les entreprises les unes des autres des fonds leur appartenant, et provenant, soit de prélèvements sur leur fonds de réserve, soit d'emprunts spécialement contractés à cet effet.

C'est ainsi que la totalité du capital de l'African Direct appartient en commun à la Western et à l'Eastern. Cette dernière est également propriétaire de tout le capital action de l'Eastern and South African. Le plus bel exemple d'enchevêtrement de relations financières est fourni par la Western, la West Coast of America, la Pacific European et la London Platino Brazilian.

Car d'une part, la Western possède 374.560 livres des actions de la London Platino Brazilian (sur les 375.480 qui sont le capital total de la compagnie). En échange, celle-ci a reçu, pour une valeur égale, des titres de la Western ; mais d'autre part cette dernière détient 15.000 actions (chacune ayant une valeur de 2 £ 10 sh.) de la West Coast of America ; elles

(1) 1^{er} janvier 1908.

sont le prix du service rendu à cette société par la Western en garantissant un emprunt de 150.000 £. émis par elle. La West Coast of America et la Western, dont les deux réseaux sont reliés par la ligne de la Pacific and European, sont copropriétaires des actions de cette société dont elles ont aussi garanti un emprunt de 100.000 £.

Il faut encore mentionner l'existence de deux sociétés, la Submarine Cable Trust C^o et la Globe Telegraph and Trust C^o qui ont pour objet d'effectuer des placements en titre des sociétés anglaises de câbles sous-marins. Toutes deux ont à leur tête le même personnel directeur qui administre les Associated : c'est un facteur de plus pour maintenir entre elles des liens étroits de solidarité.

Ainsi les compagnies du groupe Pender, tout en ayant chacune leur existence propre, leurs comptes séparés et leur réseau distinct, ont entre elles de nécessaires relations de service qui expliquent historiquement l'unité de direction qui est la leur ; leurs intérêts financiers sont souvent intimement mêlés : c'est à juste titre qu'on les appelle « les Associated Companies ».

Quant au résultat financier de cette association différents éléments en rendent l'appréciation assez délicate. Nous avons signalé déjà la manière de faire de certaines sociétés câblières, qui placent dans d'au-

tres une partie de leurs capitaux. Dans ces conditions (1), si on suppose qu'une compagnie A, payant sur son capital 6%, a placé des fonds dans une entreprise B et que B paye moins de 6 %, il est bien clair que les dividendes payés par A considérée comme une entreprise distincte (ceux que A eut pu payer s'il n'avait pas placé son argent dans B) sont supérieurs à 6 %. Et inversement, si B paye plus de 6 %, le dividende réel de A est inférieur à ce chiffre.

Par ailleurs, les plus importantes des Associated ont été constituées par la fusion d'entreprises déjà existantes : l'Eastern a englobé l'Anglo Mediterranean Telegraph C°, la Falmouth Gibraltar and Malta Telegraph C°, la British Indian Submarine Telegraph C°.

L'Eastern Extension est le résultat de la fusion de la British Indian Extension Telegraph C°, de la British Australian Telegraph C° et de la China Submarine Telegraph C°.

De même, en 1900, la Brazilian Submarine et la Western and Brazilian se sont réunies pour former la Western actuelle.

(1) V. rapport Comité des câbles de 1902, p. 26 et s. — Le Comité dont il est question ici pour la première fois était formé de hauts fonctionnaires ; il avait été nommé en 1900 à la suite d'une discussion engagée aux Communes et chargé d'instituer une enquête générale sur le réseau anglais de câbles sous-marins. — Son rapport, déposé en 1902 et les procès-verbaux des dépositions qu'il a recueillies fournissent sur la question de précieux renseignements.

Dans ces remaniements il est arrivé souvent que les actionnaires des sociétés qui allaient disparaître aient reçu, pour prix de leur adhésion à la combinaison, des actions de la société nouvelle pour une valeur supérieure au montant des versements réellement effectués par eux ; c'est le procédé classique du watering. D'où nécessité pour connaître le dividende réel payé par les sociétés, d'opérer sur le chiffre de leur capital nominal la déduction correspondant au mouillage ainsi effectué. Et inversement, des majorations du capital s'imposent dans les cas où, postérieurement à la fondation, des réductions ont été opérées dans le capital social.

Les fonds de réserve (1) sont aussi un élément essentiel de la prospérité des sociétés de câbles. Les Associated ont toujours suivi, à cet égard, une politique de prudente prévoyance : d'une manière générale quand les résultats financiers d'une année sont satisfaisants, c'est le versement à la réserve qui augmente et non pas le dividende. Par là, quand vient une période de dépression, on peut ne pas toucher au dividende, mais réduire seulement la contribution au fonds de réserve sans qu'il y ait à cela des inconvénients. Les dividendes des actionnaires ont ainsi une très remarquable stabilité.

Les fonds de réserve ont pour destination nor-

(1) Voir *The Statist*, 1^{er} mai 1902.

male de couvrir les frais de réparation des câbles et de leur remplacement quand ils deviennent hors d'usage. Mais, souvent, des sommes provenant de ces fonds ont été consacrées soit au doublement de lignes existantes, soit même à la création de lignes entièrement nouvelles (1). Dès lors, disent les compagnies, le mouillage dont notre capital a pu être l'objet à l'origine se trouve, et au delà, compensé par ces opérations qui ont augmenté la valeur réelle de l'actif social sans que le montant du capital ait été accru ; pour connaître le pourcentage réel que nous payons à nos actionnaires, il n'y a pas lieu, avant de comparer nos dividendes à notre capital, de faire subir à celui-ci la réduction pour watering. Mais si on cherche seulement à déterminer quelle rémunération ont reçu les capitaux primitivement engagés dans les Associated on peut négliger cette observation.

Dans les tableaux (2) suivants, qui donnent le résultat financier de l'exploitation des Associated on a donc, le cas échéant, fait subir au capital nominal les déductions ou majorations qui permettent de passer du dividende nominal au dividende réel. Le capital de certaines compagnies comprend, outre des actions ordinaires, des actions de préférence ; ces dernières ne figurent pas dans les chiffres ci-dessous :

(1) Voir rapport comité de 1902, appendice G, p. 64 et suiv.

(2) V. Comité 1902, rapport, p. 26 et suiv. : les chiffres ont été complétés d'après le *Directory of Electrical Undertakings*.

I. — EASTERN

ANNÉES	CAPITAL NOMINAL	Dividende nominal 0/0	CAPITAL RÉEL (moins déduction de 987.000 liv. pour mouillage)	Dividende réel 0/0
	Liv.		Liv.	
1873	3.532.615	7	2.575.615	9.60
1874	696.865	6	2.739.865	8.10
1875	697.000	5	2.740.000	6.75
1876	697.000	6	2.740.000	8.10
1877-78-79	697.000	5	2.740.000	6.75
1880	3.793.000	5	2.836.000	6.69
1881	3.793.000	5 1/2	2.836.000	7.36
1882	3.800.000	5 1/2	2.843.000	7.35
1883	3.800.000	6	2.843.000	8.02
1884	3.800.000	6	2.843.000	8.02
1885	3.800.000	6	2.843.000	8.02
1886	3.800.000	6	2.843.000	8.02
1887	3.800.000	5 1/2	2.843.000	7.02
1888	3.800.000	6	2.843.000	8.02
1889	4.000.000	6 1/2	3.043.000	8.54
1890 à 1897	4.000.000	6 1/2	3.043.000	8.54
1898 à 1906	4.000.000	7	3.043.000	9.20

II. — EASTERN EXTENSION

ANNÉES	CAPITAL NOMINAL	Dividende nominal 0/0	CAPITAL REEL (moins 342.000 liv. pour mouillage)	Dividende réel 0/0
	Liv.		Liv.	
1873 et 74	1.997.500	6 1/2	1.655.000	7.85
1875	1.997.500	5 1/2	1.655.000	6.64
1876 à 1880	1.997.500	5	1.655.000	6.63
1880 à 1882	1.997.500	6	1.655.000	7.14
1882	1.997.500	6 1/2	1.655.000	7.85
1883 à 1886	2.500.000	7	2.157.500	8.11
1886	2.500.000	6	2.157.500	6.95
1887 à 1889	2.500.000	6 1/2	2.157.500	7.53
1889 à 1900	2.500.000	7	2.157.500	8.11
1900 à 1908	2.876.100	7	2.533.000	7.55

III. — EASTERN AND SOUTH AFRICAN

ANNÉES	CAPITAL (Pas de mouillage).	DIVIDENDE 0/0
	Liv.	
1882	400.000	10
1883	400.000	8
1884	400.000	8
1885	400.000	7
1886	400.000	6
1887	400.000	10
1888	400.000	12
1889	600.000	19 1/2
1890	600.000	18
1891	600.000	10
1892	600.000	10
1893	600.000	8
1893 à 1899	600.000	8
1899 à 1902	600.000	6

WEST AFRICAN			AFRICAN DIRECT		
ANNÉES	CAPITAL (Pas de monillage)	DIVIDENDES o/o	ANNÉES	CAPITAL (Pas de mouillage)	DIVIDENDES o/o
1886	Liv. 231.090	0	1886	Liv. 225.000	Néant
1887	—	1 1/2	1887-88	236.000	Néant
1888	—	2 1/2	1889	—	2
1889	—	5	1890 à 96	—	4
1890	—	5	96 à 1900	—	5
1891	—	4	EUROPE AND AÇORES		
1895	—	4	Capital en 1908 : 200.000 l. (Dividendes non publiés).		
1902	—	2	PACIFIC AND EUROPEAN		
1903	—	4	Années	Capital	Divid. %
1904	—	4 1/2	1893.....	20.000 l.	Néant.
1905-06	—	4	1894 et 95.	40.000 l.	Néant.
			1896.....	40.000 l.	2
			1897.....	40.000 l.	3
			1897-1900.	40.000 l.	4
LONDON-PLATINO-BRAZILIAN					
Capital : 373.480 liv.					
Dividendes %			Dividendes %		
Années : 1879 à 82 .	2 3/4		Années : 1890	4 1/2	
— 1883	2		— 1891	4	
— 1884	1 1/2		— 1892	2	
— 1885	1		— 1893	2 1/2	
— 1886	3		— 1894	1 1/4	
— 1887	2 3/4		— 1895	1 1/4	
— 1888	4		— 1896	Néant	
— 1889	4		— 1897	3	
			— 1898-1900. .	3 1/2	

BRAZILIAN SUBMARINE			WESTERN AND BRAZILIAN				
ANNÉES	CAPITAL	DIVIDENDE	ANNÉES	CAPITAL	DIVIDENDE	CAPITAL REEL	DIVIDENDE
	Livres	o/o		nominal	nominal %	Y compris les pertes subies par les actionnaires par suite de réduction de capital	rél %
1875-79	4,300,000	5	1874	Liv. 4,350,000	Néant.	Liv. 4,350,000	Néant
1880	—	6	1875	4,398,200	2 1/2	4,398,200	2 1/2
1881-82	—	7	1876-81	id.	Néant.	id.	Néant
1883-86	—	6	1882	id.	3	id.	3
1887-88	—	7	1883	4,048,650	2 1/2	id.	1.87
1889-90	—	7 1/2	1884	id.	Néant.	id.	Néant
1891	—	8	1885	id.	2 3/4	id.	2.06
1892-94	—	6 1/2	1886	id.	3 7/15	id.	2.60
1895-99	—	7	1887	id.	4 1/4	id.	3.18
			1888	4,373,370	5	4,722,920	3.98
			1889	4,380,705	4	4,730,255	3.19
			1890	4,381,065	5	4,730,615	3.99
			1891	4,460,565	4	4,810,115	3.22
			1892	id.	2 1/2	id.	2.08
			1893	id.	2 1/2	id.	2.08
			1894-95	4,460,655	3	4,810,205	2.42
			1896	4,460,790	2	4,810,340	1.61
			1897	4,460,970	3 1/4	4,810,320	2.62
			1898	id.	3	id.	2.42
			1899	id.	2 2/3	id.	2.15

Ces deux compagnies se sont réunies en 1902 pour former la Western. Du fait de cette fusion et de la réduction de 1887, les actionnaires de la Western and Brazilian ont subi une perte totale de 978,000 livres. Cette somme a été ajoutée au chiffre du capital nominal dans le tableau ci-dessous :

WESTERN		Capital normal		Dividende normal		Capital réel		Dividende réel	
{ 1900-1906		2,079,300 l.		7 o/o		3,075,401		4.76 o/o	

WEST COAST OF AMERICA

ANNÉES	CAPITAL NOMINAL	DIVIDENDE NOMINAL	CAPITAL RÉEL	DIVIDENDE RÉEL
1876	300.000	Liv. néant	En 1897 la valeur nominale de chaque action a été réduite de 10 l. à 2 l. 10 s., il y avait 30.000 actions d'où une réduction de 225.000 livres dans le capital social. Mais en même temps de nouvelles actions de 2 l. 10 s. ont été émises, portant le capital nominal à 112.500.	
1877	id.	1/4		
1878-82	id.	néant		
1883	id.	4		
1884	id.	2		
1885	id.	3 1/2		
1886	id.	2		
1887	id.	5		
1888	id.	6		
1889	id.	6		
1890	id.	2 1/2		
1891-96	id.	néant		
1897-02	112.500	néant	337.520	néant

En résumé :

L'Eastern n'a jamais payé à ses actionnaires moins de 6,69 %; elle leur distribue depuis 1898 un dividende annuel de 9,20 %.

L'Eastern Extension a pu constamment maintenir entre 1885 et 1900 un dividende de 8,11 % qui, depuis cette date, a subi une légère réduction.

L'Eastern and South African après avoir connu des dividendes de 10, 12 et même 19 % paie encore 6 % à ses actionnaires.

La Western distribue depuis la fusion de 1900 un dividende de 4,76 %.

Ces 4 compagnies possèdent plus des 11/12 des capitaux entrant dans le groupe des Associated.

Les bénéfices réalisés, sur la fraction restante sont inférieurs au chiffre précédent, mais la West Coast of America exploite seule sans laisser un produit net.

D'une manière générale les capitaux investis dans les Associated Companies ont été très largement rémunérés.

Les 2 compagnies transatlantiques anglaises ont été longtemps concurrentes ; leurs intérêts sont au contraire maintenant étroitement liés : un pool les réunit, qui englobe aussi les deux câbles américains exploités par la Western Union. La Compagnie du Câble de Paris à New-York fit naguère partie de cette combinaison dont elle est sortie en 1895 lors de sa fusion avec la Compagnie Française des Câbles Télégraphiques. En vertu de l'arrangement qui existe entre elles, les deux compagnies anglaises et la compagnie américaine versent dans un fonds commun les recettes qu'elles réalisent sur leurs lignes respectives et l'ensemble est ensuite réparti suivant une proportion basée sur l'importance relative de leurs capitaux. Ces compagnies ont payé à leurs actionnaires les dividendes suivants :

ANGLO-AMERICAN		DIRECT UNITED STATES			
ANNÉES	DIVIDENDES °/o	ANNÉES	DIVIDENDES °/o	ANNÉES	DIVIDENDES °/o
1891-93	3 1/4	1890	2 7/8	1899	3 27/40
1893-94	2 5/8	1891	2 5/8	1900	3 1/8
1894-95	2	1892	2 3/4	1901	3 1/20
1895-05	3 à 3 1/2	1893	2 11/20	1902	3 1/40
1905-06	4 1/4	1894	2 1/10	1903	3 1/20
1906-07	4 5/8	1895	2 9/20	1904	2 3/4
		1896	2 13/20	1905	3 1/4
		1897	3	1906	3 7/8
		1898	3 9/20		

Ces résultats moins brillants que ceux des Associated sont encore satisfaisants.

Parmi les compagnies des Antilles, la Cuba Submarine est une entreprise prospère. La Direct West India Cable C^o et la Halifax and Bermudas peuvent, grâce aux subventions qu'elles reçoivent du gouvernement anglais, rémunérer convenablement leur capital, mais la West India and Panama, la doyenne et la plus importante des Sociétés établies dans ces parages, se trouve dans une situation financière lamentable. Les dividendes de 1/4 à 1 % payés par elle jusqu'en 1899 sur son capital ordinaire ont depuis lors

complètement disparu. Des causes multiples expliquent cet état de chose : la nature des fonds de la mer des Antilles, qui sont les plus défavorables qui soient à la conservation des câbles ; la catastrophe de la Martinique qui engloutit les bateaux câbliers de la compagnie ; la concurrence de la Société française, la diminution des subsides payés par les Antilles anglaises, cette diminution étant la conséquence de la dépression résultant pour ces îles de la crise sucrière. Par ailleurs le gouvernement anglais en provoquant la pose de la ligne de Halifax à la Jamaïque a privé la compagnie de la majeure partie du trafic de cette dernière île. Enfin et surtout, les Antilles n'ont pas entre elles et avec l'étranger des relations télégraphiques telles, qu'elles puissent suffire à faire vivre les 6 compagnies dont les réseaux s'enchevêtrent dans ces parages.

COMPAGNIES DES ANTILLES.

CUBA SUBMARINE		DIRECT WEST INDIA		HALIFAX AND BERMUDAS	
ANNÉES	DIVIDENDES	ANNÉES	DIVIDENDES	ANNÉES	DIVIDENDES
1890-97	7 %	1898-99	5 %	1898-07	5 %
1898	8 %	1899-07	6 %		
1899	7 %	WEST INDIA AND PANAMA			
1900	4 1/2	ANNÉES	DIVIDENDES	ANNÉES	DIVIDENDES
1901	4	1890	3/8 %	1896	1 %
1902	6 1/2	1891	3/4	1897	3/4
1903	7	1892	1/2	1898	2
1904-06	5	1893	7/8	1899	3/4
1907	5 1/2	1894	1/4	1900	1/4
		1895	7/8	1900-05	néant.

CHAPITRE II

LES RAPPORTS ENTRE LES COMPAGNIES ET LE PUBLIC. — TARIFS.

Le 11 novembre 1907, M. Henniker Heaton donnait au Royal Colonial Institute de Londres lecture d'un rapport destiné à faire avancer la question du « télégramme à un penny » dans toute l'étendue de l'Empire (1). A vrai dire, le sujet n'était pas neuf et l'orateur souvent déjà en avait entretenu le public. M. H. Heaton est, à la Chambre des Communes, vice-président du comité des communications télégraphiques. L'honorable membre s'est fait l'apôtre infatigable de toutes les réductions de taxes postales ou télégraphiques et ses efforts ont déjà sur bien des points été couronnés de succès. Mais les tarifs des câblogrammes internationaux lui semblent encore déplorablement élevés, et la conviction qu'il en a l'a transformé en ennemi personnel des compagnies de câbles anglaises

(1) Voir *Fortnightly Review*, mars 1909, Imperial Telegraphy at a popular tarif, by Ch. Bright.

et plus particulièrement, parce qu'elles sont les plus riches, des Associated Companies (1).

On le conçoit si vraiment celles-ci, comme il lui paraît évident (1), « prélèvent sur l'humanité souffrante un tribut que limite non point leur conscience absente mais leur prudence », si « elles agissent comme des vampires qui, suçant sans vergogne les veines de leurs victimes, y laissent pourtant assez de sang pour les laisser en vie, de manière qu'elles puissent encore leur fournir un autre repas. » — Telles compagnies, tel directeur, et feu sir John Pender était un octopus... mais ici le président du Comité de 1902 devant qui ces libres appréciations étaient produites rappela le témoin à la modération. — Puisque ce sont les tarifs des Compagnies qui motivent ces violentes invectives examinons les donc de plus près.

Les tarifs des télégrammes internationaux se composent de taxes terminales et de taxes de transit réunies dans un chiffre global qui apparaît seul au public (2). Les taxes terminales appartiennent aux offices d'origine et de destination. Les taxes de transit sont aussi nombreuses qu'il y a d'offices intermédiaires et de compagnies concourant à la transmission. Les taxes terminales et de transit appartenant à des admi-

(1) Comité des câbles, 1902, procès-verbaux n^{os} 2203, 2206-07.

(2) Voyez règlement annexé à la Convention de Saint-Pétersbourg, revision de Lisbonne, 1908, art. 22 et suiv.

nistrations gouvernementales sont fixées d'après des bases arrêtées dans des conférences télégraphiques internationales qui se tiennent périodiquement. Les sociétés de câbles règlent librement les taxes qu'elles perçoivent pour l'usage de leurs lignes ; dès qu'il s'agit d'un parcours un peu long, ces taxes sont supérieures à celles qui reviennent aux gouvernements. On peut donc dire d'une manière générale que les compagnies de câbles sont responsables du prix des télégrammes internationaux.

Mais tout de suite la difficulté apparaît : qui décidera, et avec quel criterium, si les tarifs d'une compagnie sont exagérés ? Car, additionner les sommes payées par le public aux compagnies et affirmer ensuite, avec M. Heaton (1), que la question qui se pose est la suivante : « si l'électricité a été donnée au monde pour le plus grand bien du genre humain », c'est un peu bien général. Déclarer que le public éprouve le besoin de réduction de taxes, cela peut être vrai, mais le fait que nul ne va volontiers chez le percepteur ni, même pour deux ans, à la caserne, n'a pas encore paru une raison suffisante pour supprimer les impôts ou les armées permanentes.

Ce qui explique, ce qui provoque même les attaques dont les compagnies sont l'objet c'est le quasi mono-

(1) *Fort. Review*, n° cité, p. 530.

pole dont elles jouissent. Nous l'avons déjà indiqué pour les Associated ; malgré les apparences contraires, la situation est analogue dans l'Atlantique.

Il n'en a pas toujours été ainsi et l'Anglo American, dans les premières années de son existence, a subi maintes concurrences dont témoignent les variations ci-dessous rapportées de ses tarifs. Les abaissements suivis à intervalles rapprochés de relèvements et qu'on constate de 1873 à 1884, correspondent aux phases diverses de la lutte qu'elle soutint contre la Société du Câble Transatlantique Français (1), puis contre la Direct United States (2) et l'American Télégraph and Cable C^o (3) avant de les absorber ou de les faire entrer dans sa combinaison financière. En 1884, le tarif de l'Anglo était 2 sh. par mot; le jour de Noël, la Commercial Cable entra en lice et mettait en vigueur le tarif de 1 sh. 8 d.; l'Anglo l'adoptait immédiatement et 18 mois après répondait à cette mesure de guerre en abaissant à 6 pences le prix par mot des messages transmis sur ses lignes. La Commercial Cable évitait le piège tendu de mettre en application ce tarif ruineux et faisant appel au public, elle promettait de ne jamais relever son tarif au-dessus de 1 sh. 8 d. si sa clientèle, en lui restant fidèle malgré l'avantage mo-

(1) Fondée en 1869, absorbée en 1873.

(2) Fondée en 1873, entre dans le Pool en 1874.

(3) Fondée en 1881, entre dans le Pool en 1883.

VARIATIONS DES TARIFS SUR LES CABLES TRANSATLANTIQUES.

Du	Au	Tarif		
		Liv.	sh.	d.
28 juillet 1866	31 octobre 1866	20.	0.	0. pour 20 mots.
1 novembre 1866	30 novembre 1867	10.	0.	0. »
1 décembre 1867	31 août 1868	5.	5.	0. pour 10 mots.
1 septembre 1868	31 mai 1869	5.	7.	6. »
1 juin 1869.	9 août 1869	2.	0.	0. »
10 août 1869	11 décembre 1870	1.	10.	0. »
12 décembre 1870	30 juin 1871	3.	0.	0. »
1 juillet 1871	30 avril 1872	2.	0.	0. »
1 mai 1872	30 avril 1873	0.	4.	0. par mot.
1 mai 1873	31 mai 1873	0.	6.	0. »
1 juin 1873	30 avril 1875	0.	4.	0. »
1 mai 1875	14 septembre 1875	0.	2.	0. »
15 septembre 1875	3 octobre 1875	0.	1.	0. »
4 octobre 1875	5 novembre 1875	0.	4.	0. »
6 novembre 1875	28 février 1877	0.	3.	0. »
1 mars 1877	30 avril 1877	0.	1.	0. »
1 mai 1877	31 janvier 1880	0.	3.	0. »
1 février 1880	31 mai 1880	0.	3.	0. »
1 juin 1880	30 septembre 1880	0.	0.	6. »
1 octobre 1880	31 juillet 1881	0.	2.	0. »
1 août 1881	21 mai 1882	0.	1.	0. »
22 mai 1882	23 décembre 1884	0.	2.	0. »
25 décembre 1884	4 mai 1886	0.	1.	8. »
5 mai 1886	31 août 1888	0.	0.	6. »
1 septembre 1888		0.	1.	0. »

mentané qu'elle pouvait trouver à s'adresser à son concurrent, lui permettait de vivre jusqu'au moment où l'Anglo viendrait à composition. Cet appel fut entendu et pendant que l'Anglo exploitait à perte, la Commercial Câble put conserver son trafic. Les deux compagnies firent la paix en 1888 sur la base du tarif de 1 sh.; ultérieurement toutes les compagnies transatlantiques, anglaises ou autres, se sont réciproquement promis de n'y apporter aucune modification sans un préavis d'un mois (1) ; celui-ci n'a jamais été donné et aucune réduction de tarif n'a été depuis 1884 opérée sur le prix des messages entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Dès lors, puisqu'il est admis que le monopole engendre infailliblement l'abus, on devait rechercher toutes les armes pour attaquer les compagnies dont les dividendes ont d'abord été présentés comme scandaleux. Cependant si on se rémémore les débuts pénibles de ces entreprises dont beaucoup estimait l'échec certain, et que les plus optimistes déclaraient hasardeuses entre toutes, on jugera peut-être que des dividendes de 9 % ne dépassent pas les légitimes espérances de ceux qui s'occupèrent les premiers de télégraphie sous-marine (2).

On a encore reproché aux compagnies l'importance

(1) Comité 1902, procès-verbaux, nos 1371 et suiv., 1396.

(2) *Fort. Review*, n° cité, p. 527.

de leurs fonds de réserve et il peut être impressionnant en effet de voir l'Eastern par exemple porter en 1901 273.000 livres à la réserve et dans son dernier exercice 100.000 livres avec un report de 53.700 livres au compte de l'année suivante. Il est tentant d'affirmer que ces sommes dépassent celles qui sont nécessaires au remplacement des câbles et sont accumulées en vue de repousser une concurrence éventuelle. Mais comment en décider ? On voit bien le calcul qui consisterait à prendre la durée moyenne de la vie d'un câble, à en rapprocher pour chaque ligne le prix de revient des divers conducteurs et d'en déduire des sommes nécessaires à l'amortissement. Mais on voit aussi que ce calcul serait sans valeur, car la vie d'un câble est chose infiniment variable suivant les latitudes, les profondeurs, le type adopté et les conditions de la pose ; le prix du câble varie avec ceux du cuivre et de la gutta-percha ; et dans le réseau d'une compagnie la plupart des câbles ont été réparés et certaines de leurs sections remplacées. Comment savoir quelles chances de survie ces opérations confèrent à la ligne qui les a subies (1). Que si, dans le doute, on s'en tient à l'opinion émise devant le comité de 1902 par le secrétaire de la Trésorerie qui semble bien placé pour être impartial dans

(1) Comité 1902, rapport, p. 32 ; procès-verbaux, n° 1370.

ce débat, on dira que, des trois plus importantes Associated, seule l'Eastern Extension avait alors un fonds de réserve suffisant, tandis que ceux de l'Eastern et de la Western demeuraient au-dessous du minimum indispensable (1).

On ne saurait non plus instituer de comparaison entre le prix d'un câblogramme et celui d'un télégramme transmis pour une même distance sur une ligne aérienne car il est clair que dans les deux cas les conditions sont absolument différentes (prix d'établissement de la ligne, d'entretien, de réparation). Si l'Angleterre possède un réseau de câbles qui pourraient être remplacés par des lignes terrestres et deux lignes sous-marines, l'une immergée d'Irlande à Terre-Neuve et l'autre de Java à Port Darwin, c'est que la question du prix n'est pas ici la seule à considérer et que, pour des raisons évidentes, le câble est à bien des points de vue supérieur au télégraphe terrestre (2).

Veut-on encore, avec Sir Edwaard Saason (3) rapprocher des cinq centimes par mot qu'il en coûte aux parisiens pour télégraphier à Tunis la taxe 24 fois plus élevée d'un télégramme de Londres au Caire ? Soit. Mais que ce soit alors pour regretter que l'An-

(1) Comité 1902, rapport, p. 36; procès-verbaux, n° 2258.

(2) Comité 1902, procès-verbaux, nos 3257 et suiv.

(3) Comité 1902, procès-verbaux, 122, 161 et suiv.

gleterre ne juge pas opportun d'imiter la France qui traite la Tunisie comme un département Métropolitain et qu'on ne s'étonne pas de voir une entreprise commerciale, l'Eastern, rester étrangère à de semblables préoccupations.

En réalité, tous ces semblants d'arguments présentés contre les compagnies ne s'adressent pas à elles individuellement considérées, mais bien au système même de l'exploitation des câbles sous-marins par l'initiative privée. Oui, il est certain que l'Etat propriétaire de câbles n'aurait pas de dividendes à payer; que son crédit meilleur lui permettrait de réduire l'intérêt actuellement payé aux obligataires; qu'il lui serait loisible d'exploiter uniquement dans l'intérêt du public et peut-être de réduire les taxes. Cela suffit pour que Sir Ed. Saason (1) et M. Heaton (2) recommandent le rachat des compagnies par l'Etat ou la création d'un réseau gouvernemental dont le Pacific Cable n'est à leur avis que la première section. Ainsi posé le problème devient plus net, mais pour le résoudre on ne saurait envisager la seule question des tarifs. Sans rediscuter *à priori* l'opportunité de l'extension des attributions industrielles de l'Etat, il faut au moins noter un obstacle grave à l'exploitation d'un réseau de câbles internationaux

(1) Comité 1902, procès-verbaux, n^{os} 11-14, 37-49, 57, 190-191.

(2) *Id.*, 2234-2247, 2230-33, 2338-2345.

par l'Etat : le gouvernement anglais n'aurait vraisemblablement pas obtenu, ni ne conserverait, les permis d'atterrissement en territoire étranger que les compagnies anglaises ont pu se faire accorder. La multiplicité des possessions coloniales anglaises, leur répartition même à la surface du globe rend cette objection moins décisive pour l'Angleterre que pour tel autre pays. Le fait que le gouvernement français a pu obtenir à Maurice pour son câble de la Réunion et à Bornéo pour son câble de Saïgon, le droit d'atterrissement montre aussi qu'il n'y aurait pas là forcément une impossibilité absolue.

Mais à supposer même le rachat effectué, les projets de câblogrammes à un penny dans toute l'étendue de l'Empire resteraient encore tout à fait chimériques. Il suffit pour s'en rendre compte de rappeler que le télégramme à 1/2 d. (1) ne paie pas ses frais en Angleterre; or c'est évidemment à l'intérieur de la communauté nationale que le besoin de communications est le plus intense. Il est du reste facile de s'apercevoir que l'argumentation de M. Heaton (2) manque de précision et est même par certains côtés vicieuse. Cette argumentation est proprement la suivante : actuellement les compagnies, avec un tarif de tant, gagnent

(1) *Fort. Review*, n° cité, p. 530.

(2) Comité 1902, procès-verbaux, n°s 2272 et suiv.

tant: réduisez à un penny le mot et l'augmentation du trafic sera telle que vous obtiendrez le même produit brut. Mais d'abord cette augmentation de trafic, que l'on peut supposer considérable, il est impossible d'en prévoir à l'avance l'importance ; surtout il n'y a pas nécessairement connexité entre une augmentation de trafic et l'existence de bénéfices pour l'exploitant (1). Il est vrai qu'en matière postale, toujours, au bout d'un temps plus ou moins long, les réductions de taxe se sont traduites par un produit net plus élevé. Mais il n'y a rien à en conclure en ce qui concerne les câbles. L'introduction en France de la lettre à dix centimes a pu exiger la nomination d'employés supplémentaires, du moins les boîtes aux lettres ne se sont-elles pas trouvées trop petites pour recueillir le trafic additionnel né de la réforme, ni les lignes de chemin de fer insuffisantes pour en assurer l'expédition. Au contraire, la capacité télégraphique d'un câble sous-marin, c'est-à-dire le nombre de mots qu'il est capable de transmettre à la minute, est chose étroitement limitée ; si avant la réforme la capacité totale du câble n'était pas employée, jusqu'au moment où elle le sera, une augmentation de bénéfices pourra en effet dériver d'une augmentation de trafic ; mais si, pour y faire face, il devient nécessaire de

(1) Comité 1902, rapport, p. 52 ; *Fort. Rev.*, n° cité, p. 536.

poser un nouveau câble, l'accroissement du capital à rémunérer risque fort de créer le déficit.

Le comité de 1902 déclarait déjà que la mise en vigueur de tarifs analogues à ceux proposés par M. Heaton lui semblait économiquement impossible (1), et comme l'affirmation du contraire était le meilleur argument présenté en faveur du rachat, le comité se déclarait aussi fermement opposé à toute mesure de ce genre.

En définitive ces tarifs quels sont-ils ? Restèrent-ils immuables depuis l'origine de la télégraphie sous-marine ? Les tableaux suivants, qu'on rapprochera de celui présenté plus haut relativement aux lignes trans-atlantiques, montrent au contraire les substantielles réductions qui ont été depuis lors réalisées.

(1) Comité 1902, rapport, p. 35.

TARIFS DES COMPAGNIES CABLEIÈRES ANGLAISES ENTRE L'ANGLETERRE ET :

	1 Juin 1876	1 Avril 1877	15 Nov. 1873	1 Janv. 1876	1 Janv. 1890	1 Juil. 1893	1 Juil. 1901	1 Janv. 1902	1 Mai 1909
	Liv. sh. d.	Liv. sh. d.	Liv. sh. d.	Sh. d.	Sh. d.	Sh. d.	Sh. d.	Sh. d.	Sh. d.
Aden . . . { p. 40 mots. { p. 20 — { p. mot . .	1 16 00 2 8 00 3 00 00		2 00 00	3 9	3 9	3 9	3 9	3	2
Inde (Madras) { p. 40 mots. { p. 20 — { p. mot . .	1 47 00 2 47 00 4 40 00		2 00 00	4 6	4		4 6	2 6	2
Singapour . { p. 20 mots. { p. mot . .	5 00 00	5 40 0		6 3	5 7	5	4 6	4 6	3 6
Australie { p. 20 mots. (Mériionale) { p. mot . .		9 9 0	(1872) 9 6 6	40 6	9 4	4 9	3 6	3	3
Hong-Kong , par 20 mots.		(Juin 1871) 7 l.	Mars 72 Oct. 72 4 L. 6 6s.	p. mot 8 4	7 1	7	5 6	5 6	4 5
Madère. . . . p. mot.				1 3	1 3	1 2	1	1	1
Saint-Vincent . p. mot.				9 41	9 41	2 6	2 2	2 2	2 2
Bathurst . . . p. mot.				5 11	5 11	5 11	3 6	3 6	3 6
Nigéria (Bouny) . p. mot.				9 8	9 8	9 8	6 10	6 10	5 5
Le Cap . . . p. mot.				8 41	8 41	5 5	3 6	3 3	2 6
Zanzibar . . . p. mot.				7 9	7 9	5 5	5 5	3 3	2 6

TARIFS DES COMPAGNIES CABLES ANGLAISES ENTRE L'ANGLETERRE ET : (Suite)

	Juillet 1874	1875	1876	1890	1895	1901	1902	1909
	20 mots	20 mots	1 mot	1 mot	1 mot	1 mot	1 mot	1 mot
Brésil.								
Pernambuco . .	Liv. sh. d.			6/ à 7/ 8	4/ à 5/ 9	5/ à 5/ 7	3/ à 5/ 7	5/ à 6/ 5
Para.	6 1. 2 0		9/					
Rio de Janeiro .	8 6 0		12/					
	9 6		13/ 6					
Uruguay.	(Ligne terrestre dep. Rio-Grande).							
Montevideo . .	14 15 0	10 9 0	15/ 8	8/	4/ 6 et 5/	3/ 11 et 4/ 2	3/ 11 et 4/ 2	3/ 11 et 4/ 2
Argentine.								
Buenos-Ayres. .	12 3 8	10 17 6	16/ 4	7/	4/ 6 et 5/	3/ 11 et 4/ 2	3/ 11 et 4/ 2	
Chili.								
Valparaiso. . .			1 1 7	8/ 10	6/ 2	5/ 9	5/ 9	4/ 2
Pérou.			Février 1876					
Lima.			1 14 2	8/ 2 à 12	6/ 2	5/ 9	5/ 9	4/ 2
	1 Septembre 1873		1 Mai 1877					
	10 mots au moins p. chaq. mot en plus		par mot					
La Jamaïque.	Liv. sh. d.	Liv. sh. d.	Liv. sh. d.	5/ 10	5/ 10	3/	3/	3/
	3 12 0	6 10	6 4					
Guyane anglaise	5 12 3	10 11	14 9	14/ 1	12/ 2	7/	7/	7/

Encore ces chiffres n'indiquent-ils pas le coût réel d'un câblogramme à l'heure actuelle. En effet, le règlement annexé à la convention de Saint-Petersbourg autorise (1) la rédaction des télégrammes en langage clair ou en langage secret, ce dernier se distinguant en langage convenu et en langage chiffré. Ces règles ont permis et amené l'emploi très général des codes dans la télégraphie internationale. 95 % des télégrammes commerciaux qui sont 90 % du trafic télégraphique total sont codés (2). Beaucoup de Chambres de commerce, d'industries, ou d'entreprises importantes ont leur code particulier dont elles perfectionnent chaque jour le vocabulaire. Le bureau international de Berne publie une liste des mots entrant dans les principaux codes ; elle ne comprend pas moins de 1.250.000 mots et n'est nullement limitative. Ces codes coûtent fort cher à établir : de 2 à 3.000 livres pour les plus considérables, d'après le témoignage du secrétaire de la chambre de commerce de Manchester (3) ; mais ils réalisent des économies vraiment surprenantes : par exemple une dépêche de sept mots donnant 139 mots en langage ordinaire (4). L'Hon. Georges Peel cite un code d'un emploi cou-

(1) Règlement annexé à la Convention de Saint-Petersbourg. Lisbonne, 1908, art. 6 et suiv.

(2) Georges Peel, *The Empire and the Century*, p. 281.

(3) Comité, 1902, procès-verbaux, n° 782.

(4) Comité 1902, rapport, appendice L.

rant qui traduit en moyenne 27,93 mots par un seul mot de code (1). Longtemps on n'usa guère de ces facilités que pour les affaires, mais récemment les compagnies anglaises ont mis dans tous les bureaux à la disposition du public des codes spécialement combinés en vue des messages sociaux et leurs agents aident les destinataires à déchiffrer les câblogrammes ainsi rédigés.

Ainsi le public, même en ce qui concerne les tarifs, n'est pas absolument livré aux compagnies. Des taxations excessives entraînent l'aménagement de codes de plus en plus ingénieux. Les chiffres ci-dessous montrent l'efficacité possible de ce procédé.

Car il est certain que le mouvement des affaires entre l'Angleterre et les Indes a augmenté dans la période considérée ; il est connu que pour un même chiffre d'affaires on fait plus qu'autrefois appel au télégraphe ; pourtant de 1886 à 1898, malgré la réduction de tarifs opérée en 1886, le nombre de mots transmis a peu augmenté et le produit brut du trafic a diminué.

(1) *The Empire and the century*, p. 281.

DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC TÉLÉGRAPHIQUE
ENTRE L'ANGLETERRE ET LES INDES DANS LA PÉRIODE
1885-1898.

ANNÉES	MOTS	REVENU BRUT (Livres)
1885	2.158.521	394.270
1886	2.153.507	374.121
1887	2.134.002	342.271
1888	2.110.163	334.129
1889	2.029.149	328.490
1890	2.111.456	338.394
1891	2.250.074	354.749
1892	2.300.823	364.196
1893	2.367.353	376.237
1894	2.190.102	347.728
1895	2.195.916	358.724
1896	2.180.158	353.683
1897	2.370.013	370.428
1898	2.275.371	365.019

Le comité de 1902 tenait compte de ces diverses considérations quand, après avoir étudié la question des tarifs des compagines anglaises, il concluait que, sauf l'exception des câblogrammes pour la côte de Guinée, aucune des taxes perçues par elles ne lui semblait exagérée.

CHAPITRE III

LES RELATIONS ENTRE L'ÉTAT ET LES COMPAGNIES

L'établissement d'une ligne sous-marine ne comporte nécessairement aucune atteinte à des propriétés privées, et n'exige pas, comme la construction d'un chemin de fer par exemple, que des intérêts particuliers s'effacent devant les convenances du travail public ; une compagnie de câbles n'a pas besoin du droit d'expropriation, elle se fonde sans aucune concession des gouvernements. Mais les rivages de la mer font partie du domaine public ; de ce fait une compagnie ne saurait nulle part faire atterrir ses câbles sans une autorisation préalable de l'Etat intéressé, qui peut mettre à l'octroi ou au renouvellement de cette permission telle condition qu'il juge utile.

Les compagnies de câbles sous-marins ont pour objet la participation au service de la télégraphie internationale ; elles sont, par suite, intéressées aux règles de ce service, lesquelles dérivent de la convention de Saint-Petersbourg et du règlement y annexé (1).

(1) Rapport, Comité 1902, p. 23.

Ce règlement est révisé périodiquement dans des conférences où siègent avec voie délibérative les seuls représentants des administrations télégraphiques gouvernementales. Les compagnies ont donc intérêt à entretenir des relations cordiales avec leurs gouvernements qui pourront dans ces occasions défendre leurs intérêts et faire prévaloir leurs vues. En outre, par la nature même de leurs opérations, les compagnies entrent en rapport avec les gouvernements étrangers ; pour obtenir un droit d'atterrissement, ou telle autre facilité de service, elles seront souvent heureuses de pouvoir compter sur l'appui diplomatique de leurs gouvernements.

Le privilège de recueillir elles-mêmes et sans passer par l'intermédiaire des administrations officielles les dépêches qui doivent emprunter leurs lignes est encore une faveur très recherchée des compagnies ; un gouvernement n'est pas tenu de la leur octroyer. — Encore moins a-t-il l'obligation de leur prêter son appui financier : si l'Etat donne une subvention, il lui sera loisible de stipuler en échange, des avantages pour le public, ou, dans l'intérêt de la défense nationale, l'exécution de telle obligation. — Quand pour un même parcours il existe plusieurs compagnies concurrentes, l'Etat, s'il réserve à l'une d'elles sa clientèle et s'il lui attribue les messages remis sans indication de route, peut exiger d'elle certaines conces-

sions (1).— Enfin, trouvant trop élevé le tarif d'une compagnie, ou insuffisant son service, l'Etat peut s'établir lui-même industriel et câblé; la seule menace de cette concurrence est entre ses mains une arme éventuelle contre les compagnies.

Ces divers moyens d'action sont d'une inégale efficacité, nous aurons l'occasion d'en examiner plusieurs à propos du Pacific Câble. Pour le moment, étudiant seulement les deux plus importants, nous examinerons la politique du gouvernement anglais en ce qui concerne : 1° les subsides ; 2° les droits d'atterrissement.

A. — Les subsides.

Le gouvernement impérial et les colonies anglaises ont versé aux entreprises de câbles sous-marins des sommes très importantes, qui, au 31 décembre 1908, se montaient à un total de 3.775.017 livres, soit plus de 88 millions de francs ainsi répartis :

3.041.082 livres pour le groupe des Associated et
733.935 livres pour les compagnies des Antilles.

Les compagnies transatlantiques n'ont reçu aucune aide financière du gouvernement anglais.

Ces subventions n'ont jamais été accordées dans le

(1) Par exemple l'Anglo-American, en échange de la promesse du gouvernement anglais de lui remettre tous les messages non routés à destination de l'Amérique du Nord, accorde aux dépêches officielles le bénéfice du demi-tarif.

but de protéger contre les entreprises étrangères, soutenues par les subsides de leurs gouvernements, les compagnies anglaises. L'Angleterre, qui permet aux compagnies étrangères de venir sur son sol concurrencer ses compagnies nationales, considère que celles-ci doivent se défendre par leurs propres moyens, « elles n'ont aucun droit à être assistées aux frais de la communauté (1)... et doivent poser leurs câbles là seulement où ils sont demandés par les nécessités commerciales, c'est l'affaire de leurs propriétaires de rendre rémunératrices ces entreprises (2) ». On reconnaît bien que si dans l'avenir la concurrence étrangère continuait à se développer elle pourrait risquer d'amener la disparition des câbles anglais (3) ; cette conséquence appellerait alors l'intervention des pouvoirs publics, mais on juge que pour le moment la lutte n'est que féconde, elle est susceptible de provoquer un abaissement de tarif pour le plus grand bien du commerce et des intérêts britanniques.

Mais ce principe posé, s'il arrive qu'une compagnie privée de communications télégraphiques et n'ayant pas avec l'extérieur des relations commerciales importantes, désire pourtant être reliée au réseau sous-marin ; ou si la Métropole, soit dans un intérêt stra-

(1) Comité 1902. Rapp , n° 88.

(2) Comité 1902. Rapp., n° 77.

(3) Comité 1902. Rapp., n° 52.

tégique, soit pour resserrer les liens qui unissent à elle ses possessions lointaines, juge nécessaire la pose d'un câble qu'aucune nécessité économique ne réclame ; il est bien clair que la Métropole, que la colonie, devront, sous une forme ou sous une autre, subventionner la compagnie qui posera le câble et en assurera l'exploitation. Des considérations de cet ordre ont en effet inspiré celles des conventions que nous allons passer d'abord en revue, en commençant par la plus ancienne, qui est du 9 mai 1879.

Jusqu'à cette date aucun câble sous-marin n'existait sur la côte orientale de l'Afrique : le risque à courir ne semblait pas avoir une contre-partie suffisante dans les bénéfices qu'il était permis d'espérer et l'Etat, par ailleurs, n'avait pas paru disposé à prêter à l'œuvre son appui financier. En 1879, les troubles du Zoulouland firent apparaître clairement les inconvénients du manque de communications rapides avec l'Afrique du Sud. Le 27 février 1879, le ministre des colonies proclamait à la Chambre des communes (1) « l'impérieuse et urgente nécessité, tant au point de vue politique et militaire qu'au point de vue commercial, de câbles pour le Natal ; » il ajoutait « qu'il serait vain et ruineux d'attendre davantage dans l'espoir que l'initiative privée se chargerait

(1) Cité par G. Peel, *The Empire and the Century*, p. 264.

seule d'exécuter ce travail, mais qu'il serait avantageux au pays de supporter une part des risques de l'entreprise. »

En conséquence, une convention fut conclue entre les gouvernements du Royaume-Uni, du Cap, et du Natal d'une part, et la compagnie Eastern and South African de l'autre ; celle-ci, moyennant un subside annuel de 55.000 livres consenti pour 20 ans (le gouvernement anglais payant 35.000 livres, le Cap, 15 mille, le Natal 5.000) se chargeait de poser et d'exploiter le câble Aden-Zanzibar-Durban (1).

La même compagnie reçut en 1893 une nouvelle subvention en vue de l'établissement d'une ligne entre Zanzibar, les Seychelles et Maurice : la convention du 29 mars 1893 (2) fixe à 28.000 livres le subside qui, chaque année, pendant une période de 20 ans, sera payé à la compagnie en considération de ce travail ; l'Angleterre et le gouvernement de l'Inde verseraient chacun 10.000 livres, tandis que les Seychelles contribueraient pour 7.000 livres et Maurice pour 1.000 livres.

Les choses se passèrent un peu différemment sur la côte Occidentale (3). Dès 1874, une ligne sous-marine

(1) Comité 1902. Rapport, Appendice H. Eastern and South African. I.

(2) Comité 1902. Appendice E. 2° ; H. Eastern and South African. III ; et Procès-verbaux, Comité 1902, n° 3092.

(3) Georges Peel, *op. cit.*, p. 265.

unissait Lisbonne et ses possessions portugaises de Madère et du Cap Vert ; de là, un câble rejoignait la côte africaine. Par ailleurs, chacune des colonies du golfe de Guinée était reliée à sa voisine immédiate, soit par un câble, soit par une ligne télégraphique terrestre. Ainsi de bonne heure l'Angleterre avait eu des communications télégraphiques assurées avec ses établissements de l'ouest africain. Seulement ce système soumettait les câblogrammes anglais au double contrôle de la France et du Portugal dont les possessions sont, dans ces régions, étroitement enchevêtrées avec les possessions britanniques.

L'Angleterre jugea en 1886 que cette situation ne pouvait être plus longtemps tolérée: ce fut l'origine de la convention du 10 janvier conclue entre la Trésorerie et les compagnies Eastern et Brazilian Submarine (1). Un système de câbles relierait directement et sans aucun intermédiaire étranger les établissements anglais du Niger, de la Côte de l'Or, de Sierra Leone et de Bathurst où viendrait atterrir la ligne de Saint-Vincent. En échange, les compagnies recevraient pour 20 ans une subvention annuelle de 19.000 livres, dont 14.000 à payer par l'Angleterre et le reste à répartir entre les colonies intéressées.

Ici donc l'intervention gouvernementale avait eu

(1) Comité 1902. Rapport. Appendice E. 1^o; H. African Direct I; Procès-verbaux, n^o 3082.

pour but de remédier aux inconvénients que présentait au point de vue impérial un réseau, dont les intérêts économiques avaient suffi à provoquer la création.

C'est encore le désir de s'assurer des communications indépendantes, avec les Antilles cette fois, qui détermina la signature des deux conventions (1) du 12 avril 1889 et du 2 août 1897 pour la pose d'un câble entre Halifax (Nouvelle Ecosse) et la Jamaïque, par les Bermudes et l'île Turks : il fallut donner une subvention parce qu'il existait, en empruntant le territoire des Etats-Unis, une voie beaucoup plus économique vers l'ancien continent. La contribution financière de l'Etat prit la forme suivante :

Convention de 1889 : subside annuel de 8.100 livres
pour 20 ans.

Convention de 1897 : subside annuel de 8.000 livres
pour 20 ans.

La convention du 2 avril 1901 (2), relative à la pose d'un câble de Chefoo à Wei-hai-Wei, dit nettement dans son article premier que : « le gouvernement de Sa Majesté désire la pose immédiate de ce câble » et s'adresse à l'Eastern Extension pour entreprendre ce travail à son compte. Naturellement le gouvernement

(1) Comité 1902. Rapport. Appendice E. Compagnies des Antilles, 1^o et 2^o ; App. H. Halifax and Bermudas C. C^o et Direct West India C. C^o ; Procès-verbaux, n^{os} 3099 et 3100.

(2) Comité 1902. Rapport. App. E. 6^o ; Procès-verbaux, n^o 3098.

anglais devra payer le prix du marché qui dans l'es-pèce sera, outre le paiement d'une somme de 16.000 livres, une fois donnée, un versement annuel de 4.000 livres à effectuer pendant tout le temps où la com-pagnie exploitera le câble.

A défaut même du témoignage formel apporté sur ce point devant le comité de 1902, il apparaîtrait en-core avec évidence qu'aucune nécessité commerciale ne réclamait l'établissement sur la grande ligne du Cap à l'Angleterre d'un embranchement entre Ascension et Sierra Leone ; sans aucun doute le trafic de cette dernière colonie était facilement absorbé par les câbles côtiers. On s'explique donc que la convention du 22 juin 1901 ait attribué à l'Eastern, pour poser et exploiter ce conducteur, une subvention annuelle de 4.500 livres payable pendant 20 années (1).

Au moment des événements du Transwaal la pose de la grande ligne d'Angleterre au Cap par l'Atlan-tique n'était pas terminée ; le gouvernement britanni-que désira voir activer les travaux : la somme de 10.000 livres qu'il paya alors à l'Eastern représente sa contribution aux dépenses qu'il fut de ce chef né-cessaire d'engager (2).

(1) Comité 1902. Rapport. App. E. 5° ; Procès-verbaux, n°s 3104 et 549 et suivants.

(2) Comité 1902. Rapport. App. H. Eastern.

L'Eastern Extension ne reçut aucun appui matériel des colonies australiennes pour poser en 1872 le premier câble entre Java et Port-Darwin. Mais un jour vint où ces colonies jugèrent inadmissible de n'avoir, spécialement dans des régions où les accidents sous-marins sont fréquents, qu'un seul câble pour les relier au reste du monde. Elles désirèrent donc le doublement de la ligne de l'Eastern Extension ; mais celle-ci faisait observer que le trafic australien ne suffisait même pas à occuper au plein de sa capacité un conducteur ; à *fortiori* serait-il incapable de rémunérer un capital deux fois plus élevé : d'où la nécessité de la convention conclue en 1879 (1) : les colonies australiennes (à l'exception de Queensland) accordèrent pour 20 ans à la compagnie, une subvention annuelle de 32.400 livres.

Les conventions de 1880 (2) pour la création de communications entre Malacca et la ligne principale ; celles de 1868 (3) et de 1889 pour la pose d'un câble entre Tasmanie et le continent australien ; celle de 1876 (4) pour la jonction de Sydney à la Nouvelle Zélande, ont été inspirées par des désirs tout à fait analogues.

(1) Comité 1902. Rapport. App. H. Eastern Extension II ; Pacific Cable Comité, nos 1751 et suiv.

(2) Comité 1902. Rapp. Appendice H. Eastern Extension I.

(3) Comité 1902. Rapp. App. H. Eastern Extension V ; et Pacific Cable Comité, n° 1775.

(4) Pacific Cable Comité, n° 1775.

Les subventions accordées par les conventions dont il a été jusqu'ici question se présentent toutes sous un aspect identique : il s'agit toujours d'une somme d'argent payée annuellement, jusqu'à l'expiration d'une période déterminée ; la compagnie bénéficiaire y a droit quel que soit le résultat de son exploitation et les sommes qu'elle a encaissées de ce chef lui sont définitivement acquises.

Au contraire, les accords intervenus à diverses reprises entre les gouvernements et les compagnies en vue de réaliser des réductions de taxes présentent une singulière variété : l'appui financier des pouvoirs publics ayant affecté tantôt la forme d'une subvention à fonds perdu, ou celle d'une subvention remboursable, et tantôt celle d'une garantie de produits qui, suivant les cas, était ou non limitée à un maximum. On s'en rendra compte en examinant les conventions des 10 juillet 1895 et 27 juillet 1901 relatives aux lignes africaines, celles de 1891 et 1894 pour les tarifs australiens, celles enfin de 1893 et 1895 qui concernent la Nouvelle Zélande.

La première (1) établit deux tarifs maxima : l'un applicable aux télégrammes privés entre l'Europe et Zanzibar, l'autre aux dépêches officielles anglaises échangées entre Zanzibar, les Seychelles, Maurice,

(1) Comité 1902. Rapport. App. E, 5° ; H. Eastern and S. African, IV ; Procès-verbaux, n° 3094.

Mozambique et Laurenço-Marquez. Elle consacre par contre l'obligation pour le gouvernement anglais de payer annuellement et pendant 10 ans, à dater de 1900, une somme de 3.500 livres à l'Eastern and South African.

Ce sont tous les tarifs des messages de ou pour l'Afrique Australe, qui sont réduits par la convention de 1901 (1) conclue entre l'Eastern et l'Eastern and South African d'une part, et, de l'autre, les gouvernements du Royaume-Uni, du Cap, du Natal, du Transvaal et la compagnie de télégraphie terrestre British South Africa. Une somme de 13.000 livres, dont 4.375 sont supportées par l'Angleterre, doit être annuellement versée par la Trésorerie entre les mains des « Associated » en considération de ces réductions. Mais, s'il arrive que, dans une année, le produit brut du trafic sud-africain dépasse 300.000 livres, les 17/27^e de la moitié de l'excédent doivent être employés jusqu'à concurrence de 13.000 livres à rembourser aux gouvernements les sommes qu'ils ont versées cette année là. A la différence de ce qui se passe par exemple en France pour les compagnies de chemin de fer, les excédents d'une année ne servent en aucun cas à rembourser les versements antérieurs de l'Etat qui sont pour lui des dépenses défini-

(1) Comité 1902. Rapport. App. E, 4^e ; App. H. Eastern and South African, II ; Procès-verbaux, n^{os} 3085 et suiv.

tives ; ils diminuent seulement les charges réelles des gouvernements pour l'année où ils se produisent. Autrement dit, la subvention de 13.000 livres est intégralement payée tant que les recettes brutes sont inférieurs à 300.000 livres ; elle diminue à mesure que celles-ci dépassent ce chiffre et devient nulle quand elles atteignent 341.000 livres.— L'augmentation du trafic depuis 1900 a permis le fonctionnement de la clause qui prévoyait que si, pendant 3 années consécutives, la moyenne des recettes brutes dépassait 300 mille livres, il y aurait lieu de réduire de 6 d. le prix des correspondances entre l'Europe et l'Afrique du Sud. Une nouvelle période de 3 années présentant les mêmes résultats entraînerait automatiquement une seconde réduction de 6 d. et ainsi de suite jusqu'à ce que le tarif ait été réduit à 2 sh. 6 d. C'est le système dit « de la balance mobile » ou du « revenu moyen » (*sliding scale, standard revenue*), grâce auquel le tarif de 2 sh. 6 d. a pu en effet être mis en vigueur.

Il convient de remarquer que les sacrifices financiers qui résultent pour l'Angleterre de ces deux conventions sont relativement peu importants : les seules économies réalisées de ce chef par l'Angleterre sur le prix de ses dépêches officielles suffisent, et au delà, à compenser les versements que l'Etat doit opérer entre les mains des compagnies en exécution de ces conventions.

Au contraire, les colonies australiennes ont dans une large mesure pratiqué cette politique qui consiste à faire supporter par l'ensemble des contribuables les frais de réduction de taxes qu'une partie de la population désire voir réaliser.

En 1890, les communications télégraphiques entre l'Angleterre et l'Australie s'échangeaient au prix de 9 sh. 4 d. par mot ; le tarif actuel de 3 sh. a été fixé en 1902, soit en 12 ans une réduction des deux tiers. Une convention de 1891 réalisa d'emblée une réduction importante en mettant en vigueur un tarif de 4 sh.

Lors d'une conférence internationale de télégraphie tenue (1) à Paris en 1890, les délégués australiens avaient informé l'Eastern Extension que leurs gouvernements seraient disposés, si la compagnie consentait à adopter immédiatement le tarif de 4 sh., à prendre à leur charge une partie des pertes que cette réduction pourrait entraîner. Mais l'affaire ne pouvait se traiter uniquement entre l'Eastern Extension et les colonies australiennes.

On sait en effet qu'à l'ouest les câbles de la Compagnie ne dépassent pas Madras ; les dépêches d'Australie doivent pour gagner l'Europe emprun-

(1) Comité 1902. Procès-verbaux, nos 929 et suivants ; Rapport. App. H ; Eastern Extension, III ; Comité Pacific Cable, 1786 et suiv.

ter les lignes terrestres de l'Inde, et l'une des 3 voies que nous avons précédemment décrites qui relie Londres et Bombay. Les recettes venant de ces trois lignes sont réunies dans une seule masse appelée le « Cis Indian Joint Purse » dont le produit est partagé entre l'Eastern, l'Indo European C°, et l'Indo European Tel. Dep^t. Entre les parties qui concourent à la transmission des câblogrammes australiens vers l'Europe le tarif de 9 sh. 4 d. était ainsi réparti :

	S.	D.
Etats Australiens (t. de transit ou terminale).	1	2
Eastern Extension	4	6
Java	0	1 1/2
Lignes terrestres de l'Inde.	0	7 1/2
Cis Indian Joint Purse.	2	11
	9	4

Il résulte de ces chiffres que si même l'Eastern Extension avait, hypothèse absurde, consenti à laisser circuler gratuitement les dépêches sur ses lignes, le tarif eut encore été supérieur aux 4 sh. qu'on désirait ne pas dépasser. La réduction n'était donc économiquement possible que moyennant un arrangement entre l'Eastern Extension et les parties au Cis Indian Joint Purse. Cet accord, qui s'établit en effet, consacra l'établissement d'un fonds commun où seraient versées toutes les recettes du trafic australien et qui serait partagé entre les intéressés à proportion de la

part qui leur revenait dans le tarif de 9 sh. 4 d. quand il était en vigueur.

On pouvait dès lors mettre en application le tarif de 4 sh. et la garantie des gouvernements australiens fut organisée sur les bases suivantes : le produit brut du trafic australien avait laissé en 1889, entre les mains de l'Eastern Extension et du Cis Indian Joint Purse une somme de 237.736 livres. Si dans les années à venir le résultat de l'exploitation avec le tarif réduit faisait apparaître une moins-value par rapport à ce chiffre, celle-ci serait pour moitié à la charge des gouvernements australiens qui en verseraient le montant à l'Eastern Extension. L'autre moitié du déficit serait supportée par les compagnies mais sans que la part de l'Indo European C^o et de l'Indo European Tel. Dep^t put dépasser jamais 2.800 et 1.750 livres.

La première année où ces engagements s'appliquèrent, les recettes brutes présentèrent une moins-value de 55.000 livres par rapport aux chiffres de 1889 ; ce déficit se renouvela pour une somme presque équivalente l'année suivante ; dès la troisième année, l'augmentation du trafic résultant de la baisse du tarif améliorait cette situation et la différence en moins n'était plus que de 12.000 livres. Néanmoins les Etats garants, effrayés d'une responsabilité qu'ils n'avaient pas prévue si lourde, demandaient dès 1893 la revi-

sion de l'accord de 1891 auquel une triple modification était alors apportée. Le produit garanti était réduit à 227.000 livres ; le tarif relevé à 4 sh. 9 d. ; la contribution éventuelle des gouvernements intéressés limitée à un maximum de 10.000 livres par an. Aucun appel n'a été fait depuis lors à la garantie des colonies.

La taxe réduite de 4 sh. ne devait être définitivement rétablie qu'en mai 1900 après un remaniement complet de l'ancienne convention, qui amorça en même temps d'autres réductions pour l'avenir, sur la base du revenu moyen. Deux abaissements successifs réalisés en 1901 et 1902 ont amené à 3 sh. par mot le tarif entre l'Australie et l'Angleterre.

Un système analogue fut en 1892 (1) employé pour réduire le coût des câblogrammes entre la Nouvelle Zélande et le continent australien. Toutes les colonies australiennes, sauf Queensland, consentirent alors à supporter les 3/4 de la perte qui pourrait résulter pour l'Eastern Extension de la réduction à 2 sh. 10 d. du tarif de 8 sh. 6 d. alors en vigueur. Mais, ici encore, les moins-values furent telles, que les gouvernements intéressés dénoncèrent la convention de 1892. Celle qui la remplaça en 1894 garantissait à l'Eastern Extension, mais seulement jusqu'à concur-

(1) Georges Peel, *op. cit.*, p. 273 ; Comité 1902, rapport, app. H. Eastern Extension, IV.

rence de 10.000 livres, le paiement de la différence entre 20.000 livres et le chiffre brut des recettes réalisées sur la ligne.

Le tableau suivant montre les sommes payées par l'Angleterre et les colonies anglaises aux compagnies câblières, en exécution de ces diverses conventions.

SOMMES PAYÉES PAR L'ANGLETERRE ET LES COLONIES ANGLAISES

I. — AUX ASSOCIATED COMPANIES

NOM de la COMPAGNIE	GOVERNEMENT accordant LE SUBSIDE	DATE de la CONVENTION	TOTAL des Sommes payées jusqu'au 31 déc. 1908	BUT pour lequel LE SUBSIDE A ÉTÉ ACCORDÉ
Eastern.	1° Le Gouvernement impérial.	1900	Livres 10.000	Activer la pose du câble Cap-Anglet. Câble Ascension-Sierra-Leone.
	2° d°	1901	27.000(1)	
			37.000	
Eastern Extension.	1° Nouvelles Galles du Sud. — Victoria. — Australie méridionale. — Australie occidentale. — Tasmanie.	1879	648.000	Doublement de la ligne Singapour-Australie.
	2° Nouvelles Galles du Sud. — Victoria. — Australie méridionale. — Australie occidentale. — Tasmanie. — Nouvelle Zélande.	1892-94	55.489	Réduction des tarifs entre l'Australie et l'Europe.
	3° Nouvelle Zélande. — Nouvelles Galles du Sud.	1876	75.000	Etablissement d'un câble entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie.
	4° Nouvelles Galles du Sud. — Victoria. — Australie méridionale. — Australie occidentale. — Tasmanie. — Nouvelle Zélande.	1892-95	48.500	Réduction des tarifs entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie.
	5° Nouvelles Galles du Sud. — Victoria. — Australie méridionale. — Australie occidentale. — Tasmanie.	1868 renouvelée en 1889	168.000	Câble de Tasmanie au continent australien.
	6° Etablissement des Détroits.	1880	13.600	Etablissement de communications entre Malacca et la ligne principale.
	7° Angleterre.	1901	24.000(1)	Exploitation du câble Chefoo - Wei - Hai Wei.
			1.032.589	

(1) Chiffres approximatifs.

SOMMES PAYÉES PAR L'ANGLETERRE ET LES COLONIES ANGLAISES

I. — AUX ASSOCIATED COMPANIES (Suite)

NOM de la COMPAGNIE	GOUVERNEMENTS accordant LE SUBSIDE	DATE de la CONVENTION	TOTAL des Sommes payées jusqu'au 31 déc. 1908	BUT pour lequel LE SUBSIDE A ÉTÉ ACCORDÉ
Eastern. and South African.	1° Angleterre. — Cap. — Natal.	1789	Livres 1.100.000	Pose du câble Aden- Zanzibar-Durban.
	2° Angleterre. — Cap. — Natal. — Trans- vaal. — British S.-A.-C ^o .	1901	40.918	Réduction de tarifs.
	3° Angleterre. — Inde. — Maurice. — Sey- chelles.	1893	420.825	Réduction de tarifs.
	4° Angleterre.	1895	29.750	Câble de Zanzibar aux Seychelles et Mau- rice.
			1.591.493	
African Direct.	Angleterre. — Séné- gambie. — Sierra- Leone. — Côte de l'Or. — Lagos.	1886	380.000	Câbles de la côte oc- cidentale de l'Afri- que.
TOTAL PAYÉ AUX ASSOCIATED.....			3.041.082	

II. — AUX COMPAGNIES DES ANTILLES

Halifax and Ber- mudes-Cable-C ^o	Angleterre.	1890	147.825	Câble de Halifax aux Bermudes.
Direct West India Cable Company.	Angleterre. — La	1898	86.000	Câble des Bermudes à l'île Turks et la Jamaïque.
	Jamaïque.	1898	10.600	
	L'île Turks.		96.600	
West-India and Panama Cable & Company.	Guyanne Anglaise.	Dates	121.657	Pour communi- cation entre les Etats- Unis, les Antilles et l'Amérique du Sud.
	Trinité.	diverses	126.000	
	Barbade.	entre	73.466	
	Iles-sous-le-Vent.	1873	70.187	
	Iles du Vent.	et 1875	58.200	
	La Jamaïque.	à 1908	40.000	
			489.510	

TOTAL PAYÉ AUX COMPAGNIES DES ANTILLES : 733.935 livres.

TOTAL GÉNÉRAL {	Aux Associated.	3.041.082
	Aux Compagnies des Antilles . .	733.935
		3.775.017 liv.

Beaucoup de ces conventions sont maintenant expirées et notamment toutes celles par où les colonies australiennes ont accordé des subsides à l'Eastern Extension.

En dehors de celles des Antilles, les seules conventions encore en vigueur sont celles relatives aux câbles de Chefoo-Wei-hai-Wei ; Ascension-Sierra Leone ; Maurice-Zanzibar-Seychelles ; et les deux accords pour la réduction des tarifs sur les lignes Sud-Africaines.

Dans le tableau ci-dessus on peut remarquer que le premier subside accordé par l'Angleterre à une compagnie de câble est de l'année 1879. Cette indication est exacte en ce sens qu'aucune des compagnies actuellement existantes n'a reçu avant cette date l'appui financier des pouvoirs publics.

Mais il est assez curieux de rappeler qu'en 1858 (1) le gouvernement anglais avait garanti à la « Red Sea and India Tel. Co » pour une période de 50 ans le paiement d'un intérêt de 4 1/2 % sur le capital qu'elle allait emprunter pour poser un câble entre l'Egypte et les Indes. Les avances de l'Etat devaient lui être ultérieurement remboursées sur les excédents de produit net. Cette dernière clause n'a pas eu l'occasion d'entrer en jeu ; en effet un câble fût bien posé dans la

(1) Rapport, Comité 1902, page 78, note, et « a Bill for amending the Red Sea and India Telegraph act, 1869. — 11 february 1861. »

mer Rouge et le golfe d'Aden, mais il ne fut jamais en état de fonctionner. Or, aux termes de l'accord de 1858 la compagnie devait seulement justifier de la pose du câble pour avoir droit à la garantie gouvernementale ; on avait négligé de spécifier que la ligne devrait être capable de transmettre les messages. On se demanda bien si cette clause ne devait pas être sous-entendue, mais finalement on se décida pour la négative. Pour liquider cette situation un emprunt sous forme d'annuités terminables a été contracté en 1862 qui n'a été définitivement amorti qu'en 1908. Jusqu'à cette date, une somme de 36.000 livres a été annuellement inscrite au budget anglais : c'est évidemment un peu cher pour une ligne qui n'a jamais rendu aucun service.

Cette leçon n'a pas été perdue : toutes les conventions postérieures accordant un subside stipulent que le paiement en sera suspendu pendant le temps où la ligne ne fonctionnerait pas, sauf admission d'un délai (généralement 3 mois), à dater du jour de l'interruption, pour permettre à la compagnie d'effectuer la réparation.

D'autres dispositions sont encore insérées par le gouvernement anglais dans les cahiers des charges qu'il impose aux compagnies en échange des subventions qu'il leur consent (1). Les unes ont pour but la

(1) Voir Rapport. Comité 1902. App. E.

sauvegarde des intérêts généraux du public : ce sont celles qui exigent la conformité du câble à un certain type et qu'il soit capable de transmettre un certain nombre de mots à la minute. Les autres ont en vue les intérêts de l'Etat et assurent aux messages officiels la priorité sur les télégrammes privés et un tarif réduit de moitié. Dans l'intérêt supérieur de la défense nationale on soumet à la nécessité d'une approbation administrative préalable le choix des lieux d'atterrissement, et quelquefois même le tracé entier de la ligne ; on prescrit que le personnel devra être anglais ; on reconnaît au gouvernement le droit, « en cas de guerre, révolte, ou toute autre crise », de prendre possession de la ligne et de l'exploiter par ses agents. Suivant les cas, une compensation est, ou non, prévue en faveur de la compagnie pour cette dépossession momentanée. Enfin, il est généralement prévu que l'exploitation du câble devra être assurée conformément à la convention de Saint-Petersbourg ; que la compagnie ne pourra sans l'autorisation de la Trésorerie céder ou sous-louer sa concession ; que les difficultés qui pourraient naître entre l'Etat et la compagnie devront être tranchées par l'arbitrage. Dans une convention on trouve une clause assurant un salaire minimum au personnel de l'entreprise.

On s'est souvent exagéré la portée de ces dispositions ; sans doute, elles confèrent au gouvernement des pouvoirs de contrôle très étendus et les incon-

vénients de la prédominance anglaise apparaissent de ce fait plus évidents. Mais il importe de noter que ces droits exorbitants n'appartiennent à l'Etat que sur la ligne pour laquelle le sacrifice financier a été consenti, et non pas sur l'ensemble du réseau de la compagnie bénéficiaire. De plus, les clauses ci-dessus énumérées ne se trouvent pas dans toutes les conventions ; celles qui ont pour but la réduction des tarifs ne renferment aucune clause étrangère à cet objet précis. Ainsi il reste que les prérogatives exceptionnelles au gouvernement anglais s'appliquent seulement aux lignes de Zanzibar-Seychelles-Maurice, d'Ascension à Sierra-Leone, de Chefoo à Wei-hai-Wei, de la Jamaïque à Halifax.

On peut donc conclure que les subsides accordés aux compagnies de câbles sous-marins, s'ils ont contribué au développement du réseau, ne sont pas cependant, par manque de généralité, le moyen le plus puissant dont l'Etat dispose pour exercer sur ces entreprises un contrôle effectif.

B. — Le droit d'atterrissement.

Au contraire, les compagnies doivent pour chacun des câbles qu'elle se proposent de faire aboutir en territoire britannique solliciter une autorisation du gouvernement anglais. Celui-ci, par le droit qui lui

appartient d'accorder ou de refuser ces permis d'atterrissement, se trouve investi vis-à-vis des compagnies d'un moyen d'action dont la portée est tout à fait générale.

Pour apercevoir l'usage qu'il a fait de ces pouvoirs, deux points doivent être séparément examinés : A qui l'Angleterre accorde-t-elle le droit d'atterrissement ? Dans quelles conditions ces permis d'atterrissement sont-ils consentis ?

Un pays peut accorder sans distinction de nationalité à tous ceux qui lui en font la demande le droit d'atterrissement, ou juger préférable d'en réserver le privilège à ses seuls nationaux. C'est un cas particulier de la vieille querelle du libre échange et de la protection. L'Angleterre est jusqu'ici libre-échangiste en matière de câbles ; nous ne nous demanderons pas si d'une manière absolue l'une de ces politiques est supérieure à l'autre, mais il est facile d'apercevoir que la ligne de conduite suivie par l'Angleterre est en effet celle qui lui est le plus avantageuse.

Les compagnies anglaises, possédant en effet des câbles dans toutes les parties du monde, sont amenées à solliciter des gouvernements étrangers des droits d'atterrissement (1). Ceux-ci leur seraient systématiquement refusés si l'Etat anglais opposait habituelle-

(1) Comité 1902, Procès-verbaux, 420-1826.

ment une fin de non recevoir aux demandes semblables qui lui sont adressées par des compagnies étrangères. Ainsi, si les câbles américains entre l'ancien et le nouveau continent sont admis et en Irlande et au Canada sur le territoire anglais, c'est qu'en échange de cette double concession le gouvernement américain autorise les compagnies anglaises à détourner à leur profit une partie du trafic des Etats-Unis en reliant au réseau intérieur de ce pays leurs câbles transatlantiques qui aboutissent à Terre-Neuve ou à la Nouvelle Ecosse.

Outre cette considération de réciprocité, l'Angleterre a intérêt à voir le plus de câbles possible aborder sur son territoire : c'est pour elle le seul moyen de demeurer le centre télégraphique du monde (1), situation singulièrement avantageuse au point de vue économique. Si, malgré le prodigieux développement d'Anvers et de Hambourg, Londres reste le grand marché d'affaires mondial, c'est parce que là affluent d'abord les informations venant de l'extérieur. Si on envoie à Londres pour en assurer la liquidation les stocks disponibles, c'est évidemment à cause des facilités qu'offre pour une réexportation la flotte anglaise, mais c'est aussi parce qu'en beaucoup d'endroits le cours de Londres est le seul connu, étant le

(1) Comité 1902. P.-V. 4802.

seul transmis par des câbles qui ont Londres pour point de départ.

En outre les conducteurs sous-marins sont exposés à des interruptions plus ou moins fréquentes (1) qui sont extrêmement préjudiciables aux intérêts généraux du commerce ; ces interruptions seraient provoquées en cas de guerre : la multiplicité des lignes réduit les risques d'un isolement absolu et à ce point de vue peu importe que les câbles soient anglais ou étrangers ; il est bien certain que toutes les lignes atterrissant en Angleterre seraient, dans l'hypothèse d'un conflit, soumises immédiatement au contrôle du gouvernement britannique.

Les représentants de l'Anglo-American et de la Direct United States, en se faisant devant le comité de 1902 les avocats de la thèse inverse (2), plaidaient évidemment *pro domo*. On ne saurait pouvoir refuser toute valeur aux arguments qu'ils ont développés et la requête de l'Anglo semble assez raisonnable, qui tend à ce que le gouvernement, recevant une demande pour un permis d'atterrissement, mette les compagnies existantes en mesure de présenter leurs réclamations. Car n'y a-t-il pas un intérêt à ce que les compagnies exposent à ce moment l'état de leurs

(1) Comité 1902. Procès-verbaux, n^{os} 1026 et suiv.

(2) Comité 1902. Procès-verbaux, n^{os} 1290 et 1346 et suiv ; 1393 et 1445 et suiv.

affaires, avec leurs bénéfices, leur trafic, leurs tarifs ? Si les dividendes distribués sont modérés, si le service donne toute satisfaction au public, si aucune augmentation de trafic prévue ne réclame l'établissement de nouvelles lignes, pourquoi permettre à une société étrangère de venir concurrencer l'industrie nationale ? Passe encore s'il s'agit d'une compagnie libre, obligée de faire payer son capital par ses propres moyens ; les compagnies anglaises sont avec elle sur un pied d'égalité et peuvent engager la lutte. Mais s'il s'agit d'une société subventionnée par son gouvernement qui, en compensant ses insuffisances de recettes, lui permet d'exploiter à perte, aucune considération ne permet de lui ouvrir le territoire britannique, car c'est fatalement la ruine des entreprises de câbles anglaises. Pense-t-on que, le jour où elle sera consommée, l'intérêt stratégique au nom duquel on prétend appliquer le *free trade* sera satisfait ?

Ces vues parurent au comité empreintes d'un pessimisme exagéré, et il jugea que dans l'état actuel des choses les compagnies anglaises étaient mal fondées à réclamer une protection (1).

Cette politique traditionnelle, l'Angleterre s'en est une fois écartée et dans des circonstances qu'il peut être intéressant de rapporter (2).

(1) Comité 1902. Rapp., p. 34, n° 88.

(2) Voir sur ces faits: Comité de 1902. Procès-verbaux, n°s 432,

Longtemps l'Allemagne avait communiqué avec l'Amérique du Nord par un câble posé en 1882 entre Emden et Valentia, qui est en Irlande le point où aboutissent les câbles transatlantiques de l'Anglo American. Cette compagnie recevait ainsi les câblogrammes allemands et en assurait la transmission au Nouveau Monde par les moyens dont elle dispose.

En 1894, désireux de se soustraire à cette obligation de faire appel à une compagnie étrangère, le gouvernement de Berlin traitait avec une société allemande pour la construction, la pose, et l'exploitation d'un câble qui réunirait Emden à New-York en passant par l'archipel des Açores et en atterrissant d'abord à Porthcurno en Cornouailles, en vertu d'une autorisation qu'on se flattait d'obtenir du gouvernement anglais. Une garantie de 70.000 livres de trafic minimum était assurée par l'Etat à la compagnie nouvelle.

Le projet souleva en Angleterre une opposition violente que n'avaient pas prévue ses promoteurs. On fit remarquer que sa réalisation aurait pour effet la création aux Açores d'un centre télégraphique nouveau : déjà une ligne sous-marine reliait Lisbonne à cet archipel qui serait demain mis en communication avec les îles du Cap Vert et le Brésil ; ainsi une

440, 1346, 1362, 1394; et surtout la déposition de M. Lamb, secrétaire du Post-Office, 1798-1852 et 1557-1991.

grande partie du trafic entre les Etats-Unis d'une part, et de l'autre l'Extrême-Orient, l'Afrique et l'Amérique du Sud emprunterait cette voie nouvelle et pourrait échapper au contrôle anglais. Il fallait donc tout faire pour empêcher la pose de la ligne projetée, en tout cas ne pas la faciliter en accordant le droit d'atterrissement à Porthcurno. Accessoirement l'intérêt des compagnies anglaises, auxquelles on eut créé ainsi un concurrent placé, par la subvention qu'il recevrait, dans une situation privilégiée, fut aussi envisagé. Le permis fut en effet, après de longues négociations entre les deux gouvernements intéressés, définitivement refusé.

Les projets allemands n'en furent pas arrêtés. En 1901 un câble fut posé directement d'Emden aux Açores et de là à New-York. Le résultat de la politique suivie par l'Angleterre était donc le suivant, qu'il était permis de ne pas trouver excellent : le centre télégraphique extérieur à Londres était créé et l'Angleterre avait en outre laissé échapper la possibilité qui lui appartenait dans le projet primitif de contrôler les communications sous-marines de l'Allemagne.

Le Post-Office qui avait été d'avis d'opposer à la demande du gouvernement allemand une fin de non recevoir déclina pourtant toute responsabilité dans les conséquences qui furent entraînées par cette décision,

disant que son conseil n'aurait pas dû être isolé du plan d'ensemble dont il faisait partie. M. Lamb, secrétaire du Post-Office, développa en 1902, devant le comité, les vues du département ministériel auquel il appartient :

En 1894 l'importance du trafic télégraphique germano-Américain n'eut pas justifié la pose de deux câbles entre Emden et New-York. Cependant bornées à une seule ligne les communications allemandes eussent été insuffisantes ; en cas de rupture du conducteur unique, l'Allemagne, obligée de recourir à une des compagnies à qui elle ferait habituellement concurrence, se fut trouvée dans une situation défavorable. Elle ne poursuivrait donc la réalisation de ses projets que si elle avait la conviction de pouvoir conclure une entente de service avec une compagnie étrangère qui doublerait sa ligne par deux câbles immergés d'Amérique aux Açores et des Açores en Angleterre. Si donc on déclarait nettement que le permis d'atterrissement refusé pour le câble Emden-New-York, ne serait pas accordé davantage pour un câble quel qu'il soit touchant aux Açores, on forcerait l'Allemagne à renoncer à la pose de sa ligne, par l'impossibilité où elle se trouverait d'obtenir la voie de secours indispensable à la régularité et à la continuité du service.

Cette politique ne devait pas être intégralement ap-

pliquée ; la Commercial Cable obtint l'autorisation de relier à la côte d'Irlande le conducteur qu'elle avait immergé en 1901 entre la Nouvelle-Ecosse et les Açores. L'Allemagne en posant en 1900 son premier câble transatlantique n'avait pas eu tort d'espérer que la puissante compagnie américaine, appuyée du reste par la diplomatie de son pays, viendrait à bout de l'opposition du Post-Office.

Celui-ci n'a au surplus qu'un rôle limité dans l'attribution ou le refus de ces permis (1), se bornant à exprimer son opinion à l'intérieur d'un comité qui comprend en outre les représentants des différents départements ministériels intéressés : Amirauté, Guerre, Affaires étrangères, Trésorerie, Board of Trade, Colonial Office. Ce comité fournit un rapport dont les conclusions sont généralement sanctionnées par le Board of Trade à qui appartient le pouvoir de décision.

Le comité de 1902 conseillait du reste un remaniement de ces rouages qui donnerait à l'organe consultatif une autorité plus grande, correspondant à l'importance croissante que semble devoir prendre dans l'avenir la question des droits d'atterrissement.

Aucune suite n'a été donnée à cette recommanda-

(1) Comité 1902. Rapport, n° 89 ; Procès-verbaux, nos 3129-3139.

tion, mais les raisons demeurent qui la dictaient au comité.

Pendant longtemps, le rôle de l'autorité chargée de répondre aux demandes de permis fut très simple. Il consistait à solutionner une seule question : y avait-il oui ou non intérêt à voir un nouveau câble atterrir sur le territoire anglais ; le plus souvent la réponse n'était pas douteuse. On était trop content qu'il se trouvât des capitalistes assez hardis pour risquer leurs fonds dans des entreprises infiniment aléatoires, et il va sans dire qu'on n'allait pas compliquer encore leur tâche, en leur imposant telle ou telle obligation, ni limiter d'une manière quelconque leurs droits quant à la direction de l'entreprise.

Mais à mesure que se répétaient les succès de l'industrie câblière, et que les risques en diminuaient, on devait être amené à considérer l'octroi du droit d'atterrissement comme une concession véritable (1) permettant aux bénéficiaires d'escompter des profits certains, du reste légitimes, et qu'il n'y a pas lieu d'essayer de supprimer. Mais la classe chaque jour plus nombreuse qui constitue la clientèle des compagnies a bien, elle aussi, des droits ; c'est le rôle des pouvoirs publics de s'en constituer les défenseurs, et d'empêcher que le monopole de fait dont, presque

(1) Comité 1902. Rapport, n° 55.

forcément, les compagnies se trouvent investies, ne dégénère en abus. De même il sera naturel d'imposer à des entreprises prospères certaines servitudes au nom des intérêts supérieurs de la défense nationale ou certains sacrifices en faveur des finances du pays. Les demandes en obtention du droit d'atterrissement offrent, semble-t-il, à l'Etat une excellente occasion de remplir sa mission.

Le gouvernement du Cap est entré le premier dans cette voie. En 1898, sollicité par l'Eastern d'admettre sur son sol l'aboutissement de la grande ligne d'Angleterre à l'Afrique australe, il stipulait en retour un droit de priorité pour les messages officiels, celui de prendre, en cas de crise, possession de la ligne et indiquait que pour le câble de Durban à Perth, la compagnie ne serait admise à l'établir qu'en souscrivant à l'adoption d'un tarif maximum, qui serait encore réduit de moitié pour les messages officiels.

C'est un exemple de l'efficacité possible de l'arme que les gouvernements ont entre les mains. Reste à savoir quel usage il convient d'en faire.

Le comité de 1902 a indiqué dans son rapport qu'il lui paraîtrait impolitique de prétendre imposer par là aux compagnies des charges susceptibles de compromettre le résultat de leurs opérations ; qu'en particulier il serait inadmissible de mettre à prix d'ar-

gent l'obtention des permis (1) : l'échec enregistré par le gouvernement dans les négociations par lui engagées en 1901 avec l'Eastern relativement au câble Ascension-Sierra Leone confirme cette appréciation : l'Angleterre désirait alors obtenir l'établissement de cette ligne sans payer aucune subvention et menaçait l'Eastern, pour la convaincre de souscrire à cette prétention, de lui refuser à Porthcurno le droit d'atterrissement pour son câble du Cap. Mais la Trésorerie dut finalement abandonner son point de vue et accorder pour 20 ans une subvention de 4.500 livres, inférieure seulement de 500 livres à la demande originelle de la compagnie.

Dans l'opinion du comité, il conviendrait seulement de considérer ces demandes en octroi ou renouvellement du permis comme des occasions de soumettre à un examen détaillé l'ensemble de l'exploitation des compagnies et d'obtenir la réforme de tout abus qui pourrait alors être constaté.

Il est impossible de connaître avec une grande précision quelle est actuellement la politique suivie par le gouvernement anglais à cet égard : les conditions mises à l'octroi du choix d'atterrissement ne sont pas publiées et varient dans chaque espèce. Mais on sait du moins que ces autorisations, naguère don-

(1) Comité, 1902. Rapport, n° 82.

nées pour des périodes très longues et quelquefois indéfinies (1), ne sont plus maintenant jamais accordées que pour 20 ans au maximum ; si, antérieurement, des permis venant à terme dans un délai plus rapproché ont été conférés pour des câbles immergés sur le même parcours, la validité du permis nouveau est encore réduite, de manière qu'à une même date toutes les concessions soient expirées et qu'alors le terrain soit libre pour procéder, s'il y a lieu, à une revision d'ensemble.

Le gouvernement anglais essaie aussi toujours d'obtenir, et obtient souvent, à cette occasion la réduction de moitié pour ses dépêches officielles.

Quant à la défense des intérêts du public il ne semble pas que jusqu'ici, en Angleterre, le gouvernement ait imposé la mise en application de tel ou tel tarif comme une condition *sine qua non* à l'obtention d'un droit d'atterrissement. Cette manière de faire serait en contradiction avec la cordialité des relations qui existent entre l'Etat et les compagnies. Les choses se passeraient plutôt par voie de négociations amiables : l'Etat indiquant les taxes qui lui paraissent devoir être réduites, les compagnies se montrant généralement disposées à accueillir favorablement de semblables suggestions.

(1) Droits d'atterrissement de l'Eastern en Egypte et dans l'Inde (Comité 1902, p.-v. n^{os} 445, 353, 3143).

L'Etat peut donc, à l'occasion des demandes de permis d'atterrissage, exercer un contrôle effectif sur les entreprises de câbles sous-marins. La tendance moderne est de faire porter ce contrôle sur toutes les questions concernant les intérêts généraux du public et ceux de la défense nationale. En Angleterre, les pouvoirs publics ne font pas un usage très strict des droits qui leur appartiennent, parce que les compagnies câblières tiennent librement compte des desiderata qui leur sont exprimés par le gouvernement relativement à ce double point de vue.

SECTION II

Le Pacific Cable.

CHAPITRE I^{er}

HISTORIQUE (1).

La question de la réunion possible du Canada et de l'Australie par un câble transpacifique fut pour la première fois sérieusement examinée dans une conférence coloniale tenue à Londres en 1887. M. Sandford Fleming, délégué du Canada, exposa l'utilité du projet qui, outre son intérêt économique, assurerait à l'Angleterre des communications télégraphiques indépendantes avec ses colonies australiennes. M. Fleming avait été l'ingénieur en chef du chemin de fer et du télégraphe transcanadien ; le premier il avait reconnu la nécessité du Pacific Cable ; jusqu'au

(1) Sur tous les points pour lesquels il n'est pas donné une référence spéciale, voyez : Johnson, *The all Red Lines. Annals and aims of the Pacific Cable project.* Ottawa, 1903.

vote de la loi de 1901 il sera constamment sur la brèche : discutant avec celui-ci et réfutant celui-là, déposant des mémoires et engageant des correspondances, provoquant la réunion de conférences et suscitant des comités, sa persévérante activité décida la réussite définitive de l'entreprise.

Les divers gouvernements australiens, encore que d'une manière générale ils fussent favorables au projet, se montrèrent inégalement enthousiastes et le Post Master General anglais M. Raikes déclara ne pas pouvoir promettre la collaboration de la mère patrie.

Dès cette époque l'Australie était reliée à l'Inde par le câble de l'Eastern Extension auquel, s'il était immergé, le Pacific Cable viendrait faire concurrence : rien d'étonnant dès lors que cette compagnie ait tout fait pour en empêcher la pose et, comme l'une des critiques adressées dès cette époque par l'Eastern Extension au projet ne tendait à rien moins qu'à le proclamer matériellement irréalisable, la Conférence jugea sainement que ce point devait être avant toutes choses éclairci et vota à l'unanimité la résolution suivante :

« La liaison récemment établie entre l'Atlantique et le Pacifique par le chemin de fer et le télégraphe transcanadiens, amorce une nouvelle ligne de communications entre les diverses parties de l'Empire. Cette ligne, qui ne passerait que par la pleine mer et des

possessions britanniques, aurait une grande valeur aux points de vue naval, militaire, commercial et politique. La réunion du Canada à l'Australie par un câble transpacifique direct est un projet d'une haute importance impériale et tout doute quant à sa praticabilité doit être levé sans délai par des sondages complets et définitifs. »

S'inspirant de ces résolutions, Fleming, peu après la clôture de la Conférence, demandait (1) au gouvernement anglais d'entreprendre ces sondages ; la réponse fut peu encourageante (2) : l'Amirauté ne se proposait pas de changer le plan de campagne de ses bateaux sondes ; le cours normal de leurs opérations donnerait, d'ici à quelques années, les renseignements désirés. Que si, pourtant, les gouvernements coloniaux étaient disposés à payer les frais de l'expédition, ou s'il était certain que le câble dût être prochainement posé, peut-être serait-il possible de pousser les travaux avec plus d'activité.

A la suite d'une conférence postale tenue à Sydney en 1888 les colonies australiennes (3) et le Canada se déclarèrent prêts (4) à faire, conjointement avec le gouvernement anglais, les sacrifices financiers qu'on

(1) Rapport, conférence d'Ottawa, p. 287, lettre n° 1.

(2) Ottawa, p. 290 et 295, lettres n°s 6 et 12.

(3) Plus exactement Queensland, Victoria, la Nouvelle-Zélande (Ottawa, p. 302, n° 23).

(4) Ottawa, p. 299, n° 16.

les invitait à consentir. Mais l'Amirauté se dérobaît encore (1) : décidément on ne ferait rien de spécial ; l'Egeria, qui allait relever entre la Nouvelle-Zélande et Vancouver la position des îles du Pacifique, recevrait seulement des instructions pour procéder à des sondages en eau profonde et fournirait dans le délai de trois ans les informations utiles. Cette promesse ne fut même pas tenue ; en 1890 l'Egeria était envoyé ailleurs n'ayant accompli sa mission que jusqu'aux environs des îles Phénix (2).

En 1889, le gouvernement canadien essayait (3) de réunir une conférence intercoloniale pour étudier de nouveau la question du Pacific Cable : diverses raisons faisaient traîner les négociations en longueur. Mais une conférence postale, tenue à Brisbane (4) en 1893, fournissait aux délégués australiens l'occasion de manifester tout l'intérêt que leurs gouvernements ne cessaient de prendre au projet. L'Angleterre au contraire se tenait de plus en plus sur la réserve et témoignait même des dispositions peu bienveillantes : M. Mackenzie Bowel, ministre du Canada, et M. S. Fleming en découvraient vers l'automne 1893 des si-

(1) Ottawa, p. 300, n° 18.

(2) Ottawa, p. 324, n° 53.

(3) Ottawa, p. 306, n° 28.

(4) Pacific Cable Com., p. 178.

gnes non équivoques (1). Ils accomplissaient alors un voyage en Australie, en vue d'étudier les moyens propres à développer entre ce pays et leur patrie des relations commerciales; ils étaient ainsi amenés à parler du Pacific cable et s'étonnaient de trouver partout un accueil légèrement embarrassé. L'explication de cette attitude se trouvait dans les démarches du gouvernement anglais qui, informé le 13 septembre de la mission Bowell, transmettait le 15 aux gouvernements australiens deux documents destinés à en ruiner d'avance l'effet : l'un était un rapport de l'hydrographe de l'Amirauté (2), refusant au Pacific cable toute importance stratégique, l'autre émané du Post Office insinuait que l'entreprise serait impossible et qu'au point de vue impérial il n'y avait pas lieu de s'en occuper davantage. La mission Bowell avait pourtant un résultat utile en décidant pour l'année suivante la convocation d'une conférence coloniale à Ottawa; le gouvernement anglais consentait à s'y faire représenter. Dès avant sa réunion, une nouvelle conférence postale tenue à Wellington (Nouvelle-Zélande) au début de juin 1894 élaborait un programme pour la pose du Pacific cable par une compagnie subventionnée (3).

(1) Johnson, *The all Red Line*. — *Annals and aims of the Pacific Cable project*, p. 91-120.

(2) Ottawa, p. 283-284.

(3) Ottawa, p. 374, n° 403.

Parmi les questions qui allaient être discutées à Ottawa, aucune ne paraissait à Fleming plus importante que celle de la route à suivre par la future ligne sous-marine. On avait rapidement abandonné l'idée primitive (1) d'un câble de Vancouver au Japon et qui atteindrait l'Australie par les côtes de Chine ; en 1894, il n'était plus question que d'un câble direct entre le Canada et l'Australie. Mais à Londres en 1887, il avait été entendu que le nouveau câble devrait dans tout son parcours être sous le contrôle anglais ; à cause de cela dès avant la conférence, on avait spécifié que le câble établi entre Queensland et notre colonie de la Nouvelle-Calédonie par une compagnie française ne formerait en aucun cas une section de la ligne transpacifique (2). Il ne serait du reste pas difficile de trouver d'autres points d'atterrissements britanniques pour la partie méridionale du câble. Au contraire, vers le Nord, la possession anglaise la plus proche de la frontière canadienne est l'île Fanning qui est séparée de Vancouver par 6.400 kilomètres ; on n'avait jusqu'alors jamais immergé un conducteur d'une telle longueur. L'archipel des Sandwich (ou Havaï), également distant de Fiji et de Vancouver, aurait bien fourni un point d'atterrissement convenable. Mais le gouvernement Havaïan consentirait-il à céder à

(1) *Pacific Cable Com.*, p. 154.

(2) *Ottawa*, nos 55, 58, 62.

l'Angleterre une de ces îles ? Dans le doute on cherchait autre chose et on découvrait alors l'existence de Necker (1), petit rocher situé à 240 milles à l'ouest des Hawaï, large de trois quarts de mille, long de mille pieds, du reste dépourvu de toute végétation, parfaitement inhabité, et à cause de cela n'ayant été l'objet d'aucune prise de possession. Cet îlot pouvait fournir à un câble un atterrissage suffisant et dès 1893 le Canada invitait l'Angleterre à y faire acte de souveraineté. Malgré ces instances réitérées, appuyées par les agents des gouvernements australiens, aucune solution n'était encore intervenue au commencement de l'année 1894.

M. Fleming conçut alors le projet hardi de faire effectuer, de sa propre autorité, la prise de possession de Necker au nom de l'Angleterre. On était au mois de mai et la conférence d'Ottawa s'ouvrirait en juin. Il était essentiel que la chose fut faite pour cette date. Le dernier bateau rentrant en Amérique en temps utile quitterait Honolulu le 2 juin et il était impossible d'arriver aux Hawaï avant le 24 mai : il resterait donc seulement 8 jours pour fréter un bateau, faire l'aller et retour de Necker et planter sur l'îlot le pavillon britannique ; le secret qu'il était nécessaire de garder rendait encore plus hasardeuse la réussite de l'expé-

(1) Voir, sur la question des routes, Johnson, *op cit.*, p. 124-148.

dition. Un ancien officier de la marine anglaise consentit pourtant, sur la demande de Fleming, à tenter l'aventure. Tout étant décidé et son envoyé embarqué, Fleming informait Sir Charles Tupper, haut commissaire du Canada à Londres, de l'initiative qu'il avait prise ; celui-ci à son tour en donnait connaissance au Colonial Office. Le gouvernement anglais ne cacha pas son mécontentement et que les démarches de Fleming risquaient de compromettre le succès des négociations officielles engagées en vue du même objet.

En effet, l'Angleterre avait, sans qu'on en sut rien au Canada, d'ores et déjà pratiquement reconnu aux Sandwich un droit sur Necker (1), en demandant au gouvernement Hawaïan à quelles conditions elle pourrait obtenir un pouvoir de contrôle sur l'îlot et la permission d'y faire atterrir un câble. Honolulu avait répondu en sollicitant des informations complémentaires sur ces trois points : s'agissait-il d'un câble gouvernemental ou d'un câble appartenant à une compagnie ? Pour combien de temps le permis était-il désiré ? Dans quel délai des mesures effectives seraient-elles prises pour l'exécution du projet ? Tel était l'état des pourparlers officiels, quand, en arri-

(1) Il est certain cependant que les Hawaï ne pouvaient alors invoquer aucun fait de prise de possession sur Necker, et géographiquement l'îlot est distinct de l'archipel.

vant à Honolulu, l'envoyé de Fleming fut amené à confier au consul anglais le but réel de son voyage. Mis au courant de la situation, l'officier de marine ne pouvait que considérer sa mission comme terminée ; il reprit immédiatement la route d'Amérique.

Le lendemain de son départ, le même bateau qui avait été éventuellement frété à son intention, prenait la mer pour une destination inconnue, il emmenait à son bord un membre du gouvernement local dont, comme on le sut plus tard, il allait affirmer les droits sur Necker. Cette prise de possession était effectuée le 27 mai.

Le gouvernement des Hawaï avait-il eu connaissance de la mission Fleming, ou l'annexion de Necker était-elle depuis longtemps décidée et n'y-a-t-il dans les faits qui viennent d'être rapportés qu'une curieuse coïncidence de dates ? Rien ne permet de trancher la question (1). Quoi qu'il en soit, faute d'avoir agi assez rapidement, on avait laissé échapper l'occasion. L'Angleterre qui aurait pu se créer un droit sur Necker serait obligée désormais de demander la permission de s'en servir : si on se flattait de l'obtenir facilement, cet espoir était fallacieux. Quand

(1) M. Dawies, déposant, à Ottawa, devant la conférence coloniale, au nom de la Chambre de commerce de Honolulu, déclara que la prise de possession de Necker avait été effectuée pour forcer le Pacific cable projeté à atterrir à Honolulu même.

au mois d'octobre 1894, après la clôture de la Conférence d'Ottawa, on rouvrit les négociations à cet effet, le permis d'atterrissement fut bien accordé par le gouvernement Hawaïan mais sous réserve d'une approbation des Etats-Unis qui fut formellement refusée.

Ainsi fut tranchée la question de la route à suivre par le câble : Fanning s'imposait comme terminus de la première section à partir de Vancouver. L'adoption de Fiji et de Norfolk comme autres points d'atterrissement vers le sud ne souleva ni difficultés, ni discussions notables.

La Conférence d'Ottawa se réunit le 28 juin et siégea 11 jours ; pendant ce laps de temps, toutes les questions relatives au Pacific cable : intérêt de l'entreprise, route à suivre, mode d'exploitation, furent successivement discutées. Mais les colonies, d'accord sur le principe, étaient séparées sur bien des points de détail ; au surplus la Conférence n'avait aucun pouvoir pour prendre une décision ferme ; en conséquence, on vota seulement les 4 résolutions suivantes qui sans rien préjuger manifestaient le désir commun à toutes les colonies d'aboutir rapidement (1) :

« 1° Dans l'opinion de cette Conférence des dispositions immédiates devraient être prises pour établir

(1) Ottawa, p. 41.

entre le Canada et l'Australie des communications télégraphiques sous-marines indépendantes de tout contrôle étranger.

« 2° Le gouvernement impérial est respectueusement prié d'entreprendre le plus tôt possible, et de poursuivre avec toute la diligence possible, un sondage complet de la route proposée pour le câble entre le Canada et l'Australie, les dépenses de l'opération devant être supportées par parties égales par la Grande-Bretagne, le Canada et les colonies australiennes.

« 3° Vu l'intérêt d'avoir pour le câble Australie-Canada un choix de routes, le gouvernement impérial est prié d'entamer immédiatement les démarches nécessaires pour s'assurer, dans une des Hawaï, une base d'atterrissement neutre, de telle sorte que le câble puisse rester constamment sous le contrôle anglais.

« 4° Le gouvernement canadien est prié de faire après la clôture de la Conférence toutes enquêtes utiles, et de prendre toutes mesures convenables, pour déterminer le prix du câble projeté et en promouvoir l'établissement conformément aux vœux exprimés dans cette Conférence. »

Ces résolutions furent transmises au Colonial Office par le délégué anglais Lord Jersey dans un rapport très favorable (1).

Le 6 août 1894, s'acquittant de la mission que la

(1) Ottawa, p. 11 à 18.

Conférence lui avait confiée, le gouvernement canadien sollicitait des offres pour la construction et la pose du Pacific cable. Les intéressés étaient avertis de rapporter leurs propositions à l'un de ces trois types de contrats : câble appartenant aux gouvernements qui l'exploiteraient ; câble possédé et exploité par une compagnie moyennant une subvention ; câble possédé et exploité par une compagnie avec une garantie des gouvernements. Le câble devrait suivre une des 8 routes décrites au cahier des charges : l'une d'elles était par Fanning, les autres par Necker ou les Hawaiï.

Au mois de juin 1895, le ministère libéral anglais qui avait en définitive marqué peu d'enthousiasme au projet, quittait les affaires et Joë Chamberlain prenait possession du ministère des colonies. En novembre de la même année, celui-ci, recevant à Londres une députation des agents coloniaux australiens, leur proposait la réunion d'un comité destiné à étudier le Pacific cable.

Cette ouverture était favorablement accueillie. Les délégués des 7 colonies australiennes, réunis à Sydney (1) au mois de janvier 1896, nommèrent leurs représentants au comité de Londres et, échangeant leurs vues sur la question, tombaient d'accord que le câble

(1) Pacific Cable Com., p. 483 et suiv.

devrait être une entreprise d'Etat, n'atterrir qu'en territoire anglais, et que les frais de pose, de construction, d'exploitation, devraient être supportés par tiers par l'Angleterre, le Canada et l'Australie : ce sont déjà les conclusions qu'adoptera le « Pacific cable Committee ».

Celui-ci fut présidé par le H. Hon. Earl of Selbourne, sous-secrétaire d'Etat pour les colonies ; réuni pour la première fois le 2 juin 1896 il ne commença à travailler effectivement qu'au mois de novembre. Le rapport était terminé au mois de janvier 1897, mais fut seulement publié en 1899 (1). Aux différentes questions qu'il avait été chargé de résoudre, le Comité faisait les réponses suivantes : l'entreprise était praticable, la route à adopter était celle de Vancouver, Fanning, Fiji, Norfolk (d'où un embranchement sur la Nouvelle-Zélande) et l'Australie ; le câble devrait être construit aux frais des gouvernements intéressés et exploité par eux ; des prévisions de recettes et de dépenses étaient établies, suivant lesquelles, après quatre années et en supposant une augmentation annuelle de 10 % dans le trafic, le câble pourrait payer ses frais.

Cette même année 1897, le jubilé de la reine Victoria réunissait à Londres les délégués de toutes les

(1) Pacific Cable Com.— Report, minutes, of Proceedings, etc. (C. 9287).

colonies anglaises (1). La question du Pacific Cable y était une fois de plus soulevée ; mais tout naturellement les colonies intéressées déclaraient désirer en retarder la discussion définitive jusqu'au jour où il leur aurait été possible d'étudier le rapport du Comité de 1896. De son côté le gouvernement impérial marquait alors un recul certain, en déclarant (2) « que ce projet n'était pas un de ceux dont il prenait l'initiative, encore qu'il fut disposé à examiner favorablement les ouvertures qui pourraient lui être faites et à aider même les colonies, si vraiment elles attachaient une grande importance à l'établissement de cette ligne ; qu'en tout cas pour aller plus loin il attendrait les propositions fermes des gouvernements coloniaux ». Le *Standard*, commentant cette attitude (3), l'expliquait par une proposition de l'Eastern Extension de poser, du Cap à Perth et moyennant une subvention, un câble qui pourrait remplacer la ligne transpacifique, et concluait : le Pacific cable est resté en l'air, on n'en entendra plus parler de longtemps.

Ce longtemps ne dura qu'une année ; dans le courant de 1898, les colonies australiennes et le Canada

(1) *Proceedings of a Conference between the Secretary of State... London, June and July 1897* (C. 8596).

(2) *Id.*, p. 18.

(3) 27 juillet 1897.

vinrent rouvrir les négociations (1) en informant le Colonial Office que, si l'Angleterre était disposée à payer les 2 1/2 neuvièmes des dépenses relatives au Pacific Cable, le Canada consentirait à un sacrifice financier égal, tandis que les Nouvelles-Galles du Sud, Queensland, Victoria et la Nouvelle-Zélande supporteraient chacun un neuvième. Les dépenses dont il s'agissait, étaient celles d'établissement et d'exploitation du câble qui serait la propriété collective des gouvernements intéressés. Chamberlain répondit par un contre-projet (2) qui déclinait toute participation de la Métropole à la construction, à la pose ou à l'exploitation de la ligne ; l'Angleterre offrait seulement de supporter pendant 20 ans les cinq dix-huitièmes du déficit annuel d'exploitation, en limitant par avance sa contribution éventuelle par an à une somme de 20.000 livres. En échange de ces avantages, on réclamait pour le gouvernement impérial des droits de contrôle très étendus sur l'entreprise.

On était donc très loin de s'entendre et, le constatant, les gouvernements coloniaux en conçurent une vive déception ; leurs protestations affluèrent immédiatement à Downing Street (3). Ils faisaient va-

(1) Correspondence relating to the proposed construction..... (C. 9283, p. 3 et 4).

(2) Corresp. relating to..., p. 5.

(3) Further corresp. relating to..., lettres nos 2, 3, 5, 7, 9, 12.

loir que le régime préconisé par eux était celui qu'avait recommandé le comité de 1896 ; qu'il impliquait pour les finances du Royaume-Uni une charge moindre que le système Chamberlain ; celui-ci admettait la possibilité du paiement par l'Angleterre d'un subside de 20.000 livres ; jamais la part contributive du gouvernement impérial n'atteindrait ce chiffre, à moins que les colonies ne soient obligées d'emprunter elles-mêmes le capital : leur crédit étant inférieur à celui de l'Angleterre, les charges initiales de l'entreprise se trouveraient ainsi augmentées. Ces raisons, d'autres encore dont nous aurons à parler plus loin incitèrent le secrétaire d'Etat à revenir sur sa décision première (1) et finalement l'accord se fit suivant les désirs des gouvernements coloniaux (2). Le 25 novembre 1899 un dernier comité était nommé ; il se composait de trois membres dont le président pour le Royaume-Uni, deux membres pour le Canada, deux pour l'Australie et un pour la Nouvelle-Zélande. Le comité devait examiner en détail les conclusions du rapport du comité de 1896 et établir un plan définitif (3).

Au mois de novembre 1900, on annonçait que le comité avait accepté les offres de la Telegraph Cons-

(1) Further corresp., n^{os} 11, 13 et 14.

(2) *Id.*, n^o 28.

(3) *Id.*, n^o 77.

truction and Maintenance C^o pour le Pacific cable : le prix pour l'ensemble de la ligne était de 1.795.000 livres, le travail devant être complètement effectué avant le 31 décembre 1902.

Il est assez remarquable qu'un sujet aussi important que le Pacific cable n'ait, jusqu'au dernier moment, soulevé aucun débat approfondi au Parlement anglais. Avant 1901 seuls quelques députés (1), de rares membres de la Chambre Haute (2) témoignèrent par leurs questions à Joë Chamberlain l'intérêt qu'ils portaient à l'entreprise. Encore ces interventions se bornèrent-elles toujours à essayer de provoquer des explications sur la marche des pourparlers, à critiquer telle ou telle attitude du gouvernement ; jamais le principe même du projet ne fut discuté. Le gouvernement put donc considérer que cette question intéressait médiocrement le Parlement, ou interpréter cette abstention comme une marque de confiance signalée à son endroit ; fort de cette conviction, il n'hésita pas à aller de l'avant, quitte à s'écarter légèrement des sains principes du droit constitutionnel et à faire bon marché des droits essentiels du Parlement en matière financière.

(1) V. Débats parlementaires, volume 63, p. 682 et 276 ; vol. 70, p. 382, 827, 960 ; vol. 72, p. 1063 ; vol. 75, p. 227 ; vol. 76, p. 17 ; vol. 78, p. 281 ; vol. 80, p. 733 ; vol. 81, p. 1521 ; vol. 83, p. 33 ; vol. 85, p. 1313.

(2) *Id.*, vol. 74, p. 573.

Le 30 juillet 1901, à une heure du matin, le Secrétaire de la Trésorerie M. Austen Chamberlain déposait sur le bureau des Communes une motion (1) portant :

« Qu'il convenait de prendre des dispositions pour la construction et l'exploitation d'un câble transpacifique, et d'autoriser la sortie du Fonds Consolidé de telle somme ne dépassant pas 2.000.000 de livres qui pourrait être nécessaire à cette fin, ou au remboursement de tout emprunt temporairement contracté avant la loi avec le même objet ; qu'il convenait d'autoriser la Trésorerie à se procurer les fonds nécessaires par des annuités terminables dont le principal et l'intérêt seraient imputés sur le Fonds Consolidé ; le paiement des dépenses annuelles du Pacific cable devant être assuré par des crédits à accorder par le Parlement. »

On sait qu'en Angleterre aucun projet de loi ne peut venir en discussion sans qu'une motion analogue à celle-ci en ait au préalable autorisé l'introduction.

Le caractère purement préliminaire de la motion Chamberlain permit d'abord au Secrétaire de la Trésorerie, puis à Lord Balfour, de répondre aux protestations qui s'élevaient contre l'heure tardive à la-

(1) Voir Débats parlementaires, vol. 98, p. 681 et suiv

quelle on demandait à la Chambre de se prononcer sur une question grave : le vote que la Chambre était prié d'émettre n'avait que la valeur d'une mesure préparatoire ; par lui-même il n'impliquait aucun engagement de dépenses ; plus tard, quand le Bill même viendrait devant le Parlement, on donnerait à celui-ci toute facilité pour le discuter à fond. Cependant, comme les attaques contre cette procédure quasi clandestine se faisaient plus énergiques, qu'un membre de l'Assemblée demandait même le renvoi à une autre session, le Chancelier de l'Echiquier démasqua ses batteries : il n'y avait pas à songer à une remise ; le contrat pour la pose était passé et même en cours d'exécution, il importait donc de donner au Gouvernement les moyens de tenir les engagements qu'il avait pu souscrire ; il n'y avait là du reste aucune atteinte aux prérogatives des Communes, puisqu'il était bien entendu que la Trésorerie n'emprunterait rien sans l'autorisation du Parlement. On n'eut pas de peine à montrer la contradiction entre cette attitude et celle de Lord Balfour, mais la majorité passa outre ; la motion fut votée et séance tenante le Bill lu pour la première fois.

Les 12 et 13 août, le projet était soumis à une seconde lecture et à la discussion en Comité (1). Com-

(1) Voir vol. 99, p. 579 et suiv.

me lors des débats sur la motion Chamberlain, ce furent les députés nationalistes qui se firent les champions des droits imprescriptibles du Parlement. Car il fallut bien en venir à s'expliquer sur la nature de ce « remboursement d'emprunt temporairement contracté », en vue duquel on autorisait une sortie du Fonds Consolidé ; il fallut reconnaître que le Pacific Cable Board, dont le Bill prévoyait la création, fonctionnait depuis un an ; qu'il avait accepté des offres pour la construction du câble ; bien plus, qu'une somme de 290.000 livres avait déjà été payée par lui au constructeur ; et cette somme comment le Pacific cable Board se l'était-il procurée ? En l'empruntant, tout simplement, à la Banque d'Angleterre qui « sur les conseils de la Trésorerie » avait consenti à l'opération (1). Le gouvernement déclara sans ambages que maintenant il fallait liquider la situation, que le Parlement devait voter le texte qui lui était soumis. Cet argument simpliste du fait accompli fut opposé à tous les amendements suggérés à tel ou tel article du projet. Ainsi tandis qu'on semblait proposer une mesure à la discussion du Parlement, on lui demandait en réalité de ratifier ce qui avait été fait sans lui. Quand les procès sont entendus, les débats sont vains et l'opposition nationaliste, perdue dans une Chambre

(1) P. 494 et 637.

décidée à accorder le quitus qu'on réclamait d'elle, ne pouvait avoir aucune illusion sur le résultat pratique de ses observations ; elle les présenta cependant très nettement.

« La Trésorerie, dit un député (1), d'accord avec le Colonial Office ont engagé d'avance les finances du pays dans une affaire qui n'avait pas été discutée par la Chambre, il est impossible d'admettre un principe plus dangereux ; cela revient à dire qu'un ministre énergique peut avec l'appui de ses fonctionnaires conclure de sa propre autorité les arrangements qu'il juge utiles à l'Empire. C'est dérober au Parlement son droit le plus sacré : celui de veiller aux finances du pays. Evidemment, le gouvernement peut, grâce à sa majorité, enlever de force le vote de la loi mais la banqueroute serait le terme fatal d'une politique poursuivie dans ce sens. »

Et tel autre député, poussant la critique à l'extrême concluait : autant vaut supprimer le Parlement.

L'irrégularité était trop flagrante pour qu'on put la contester, aussi le secrétaire de la Trésorerie, abandonnant le terrain des principes, défendit-il fièrement sa politique en affirmant qu'elle avait eu pour but de sauvegarder les intérêts du Trésor (2) : lors de la passation du contrat les prix du cuivre montaient

(1) M. Field, vol. 99, p. 639..

(2) Vol. 99, p. 637.

et en attendant la sanction législative on eut obtenu des conditions moins avantageuses. Cette explication, lord Balfour (1) la répéta peu après en revendiquant hautement la responsabilité de ce qui avait été accompli. Malheureusement, si en anticipant le vote du Parlement les ministres avaient pensé épargner les deniers publics, leur calcul se trouvait démenti par les faits : depuis la hausse de la fin de l'année 1900 une baisse s'était produite, dont on eut pu profiter si les règles constitutionnelles avaient été suivies.

M. Austen Chamberlain était mieux inspiré quand il déclarait simplement : « en agissant autrement que nous ne fîmes on eut retardé la pose du câble ». L'explication pouvait sembler naïve mais en indiquant qu'il y avait au ministère quelqu'un qui n'avait pu admettre ce retard, elle désignait assez l'auteur responsable de la mesure : celui-là même dont le Bill était l'œuvre, Joë Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies.

Le Bill fut finalement voté sans modifications aux Communes, le 13 août ; transmis aux lords, il n'y était l'objet d'aucune discussion, il reçut l'approbation royale le 17 août.

En résumé : l'Angleterre demeurant jusqu'en 1895 sourde aux appels répétés du Canada et de l'Austra-

(1) Vol. 98, p. 1186.

lie ; les conservateurs arrivant alors aux affaires et ce changement déterminant la nomination d'un comité dont le rapport, nettement favorable au projet, est signé en 1897 ; deux années encore d'hésitations de la part du gouvernement anglais, qu'attestent le retard mis à la publication du rapport et la première réponse de Chamberlain aux propositions fermes des colonies ; le point de vue de celles-ci l'emportant enfin et Chamberlain concluant avec elles un arrangement que le Parlement est mis en demeure de ratifier après qu'il a reçu déjà un commencement d'exécution : telles sont les grandes lignes des négociations qui ont abouti à la pose du Pacific Cable.

CHAPITRE II

LE BUT ET LA PORTEE DU PACIFIC CABLE

Intérêt commercial. — Intérêt stratégique. — Intérêt impérial.
— L'opposition de l'Eastern Extension.

Savoir où, quand, dans quelles conditions, on s'est occupé d'une question ne saurait suffire à la faire connaître. On aura du Pacific cable une idée plus nette, si nous arrivons à préciser pourquoi les colonies en ont désiré la pose, pourquoi le gouvernement anglais a cru devoir leur venir en aide, pourquoi ce mode spécial d'exploitation collective par les gouvernements du Royaume-Uni, du Canada et de l'Australie a été adopté. Nous avons pu attendre jusqu'ici pour exposer ces différents points, car pendant 20 ans les mêmes arguments ont été répétés ; les objections de Sir John Pender au projet en 1887 se retrouvent en 1901 dans la bouche des députés irlandais et M. Austen Chamberlain faisant valoir aux Communes les avantages de la loi s'appropriait les déclarations

de tel ou tel délégué colonial à la conférence d'Ottawa.

Le Dominion, les divers Etats d'Australie, ont toujours reconnu au Pacific Cable un triple intérêt : commercial, stratégique, impérial.

En premier lieu il est évident que, par la pose d'une ligne sous-marine de Vancouver à Sydney ou Brisbane, les colonies australiennes auraient, pour le cas où les câbles de l'Eastern Extension seraient interrompus, une voie de secours leur permettant de rester en communication avec Londres. Cette ligne compléterait en outre la ceinture formée autour du globe par les câbles sous-marins ; elle abaisserait immédiatement le prix des câblogrammes entre l'Australie et le Canada ; par là, les deux colonies pourraient développer leurs relations commerciales qui ne sauraient être très actives aussi longtemps qu'une dépêche, pour aller de Melbourne à Ottawa, devrait franchir les trois quarts de la circonférence terrestre et, naturellement, payer une taxe correspondante au parcours effectué. En outre, l'Eastern Extension, dépossédée de son monopole de fait, serait amenée par la concurrence à reviser dans un sens favorable au public la généralité de ses taxes. Avoir à meilleur compte, des communications télégraphiques plus régulières, c'est l'avantage économique de l'entreprise :

les colonies et la Métropole sont également appelées à en bénéficier.

L'abaissement des tarifs fut en effet la première conséquence heureuse du projet et qui fut obtenue dès avant sa réalisation. Déjà en 1887 l'Eastern Extension était entrée dans la voie des concessions, en se déclarant prête à réduire ses taxes moyennant une garantie des gouvernements australiens. Ce fut l'objet d'une convention de 1891 que nous avons précédemment analysée. Nous avons signalé aussi qu'en 1897, comme le projet du Pacific Cable prenait corps, l'Eastern Extension avait proposé de poser entre le Cap et l'Australie un câble qui serait prolongé jusqu'à l'Angleterre par Sainte-Hélène, Ascension et les îles du Cap Vert. Pour exécuter ce programme, la compagnie demandait (1) : 1° une subvention annuelle de 25.000 livres pour 20 ans ; 2° la prorogation pour une période semblable du subside annuel de 32.400 livres accordé en 1879 pour 20 ans par les colonies australiennes ; 3° un droit de préférence pour tout câble devant atterrir dans l'avenir sur le continent australien. Cette offre n'avait reçu aucune réponse officielle. En 1899 (2), deux mois après l'apparition du rapport du comité de 1896, l'Eastern Extension modifiait ses propositions : pour

(1) Further corresp., n° 38.

(2) Further corresp., n° 38 et n° 34, par. 14.

poser le câble du Cap elle ne demandait plus aucune subvention, mais seulement l'octroi de certaines facilités de service sur le continent australien. Elle réduirait en même temps à 4 shillings la taxe par mot applicable aux dépêches échangées entre l'Australie et l'Angleterre, avec promesse de réductions ultérieures jusqu'à 2/6 sur le principe du *standard revenue*.

Ce plan, qui devait être exécuté en 1900 et 1901, était en 1899 présenté comme un substitut au projet du Pacific cable. S'il était adopté, et l'adoption n'en coûtait rien, l'Angleterre aurait pour ses relations avec l'Australie une *all british line*. Or, depuis 1887, l'un des arguments employés pour démontrer la nécessité d'une ligne transpacifique était précisément l'insuffisance du système des Associated au point de vue stratégique.

En effet, les câbles de l'Eastern Extension touchent à Java en territoire hollandais ; ceux de l'Eastern, dans les eaux médiocrement profondes de la Méditerranée et notamment, dans les parages de Tunis, pourraient être, dans l'hypothèse d'un conflit, facilement coupés. Un câble immergé dans les profondeurs du Pacifique et dont les points d'atterrissement seraient exclusivement britanniques, supprimerait, diminuerait du moins, le risque de l'isolement de l'Australie en cas de guerre. Quant bien même, disait à

Ottawa le délégué de Queensland (1), le Pacific cable ne devrait nous rendre d'autres services que de maintenir nos communications avec Londres pendant huit jours après la déclaration de guerre, c'en serait assez pour justifier toutes les dépenses que nous aurions faites pour sa construction. Les colonies étaient d'autant plus disposées à mettre en lumière cet aspect de la question, qu'il justifiait leur prétention d'obtenir l'appui financier du gouvernement impérial.

Mais la position du problème était complètement renouvelée par la proposition de l'Eastern Extension ; car le câble de Durban à Perth satisferait l'intérêt stratégique : comme le Pacific cable, il serait, et dans la mer des Indes, et dans l'Atlantique posé en eau profonde ; comme le Pacific cable, il serait pratiquement *all british*. Par l'une et l'autre voies on obtiendrait la réduction du tarif entre Londres et l'Australie. Que restait-il donc en faveur de la ligne transpacifique ? Ceci seulement, qui n'était pas d'un intérêt primordial pour l'Angleterre : l'abaissement des taxes télégraphiques entre l'Australie et le Canada.

Le Colonial Office allait-il donc se désintéresser du projet ? En aucune façon, et le plan de l'Eastern Extension ne fut même pas sérieusement examiné.

(1) Conf. Ottawa, p. 122.

On pouvait, il est vrai, déclarer que cette offre était tardive, que déjà les négociations entre Downing Street et les colonies étaient très avancées ; cependant rien n'était encore conclu et le gouvernement anglais aurait certainement pu se dégager s'il l'avait voulu. Il n'en fit rien. C'est que pour Chamberlain, ni l'intérêt commercial de l'entreprise, ni même son utilité stratégique n'avaient jamais été les raisons qui avaient déterminé son adhésion. Le siège du Secrétaire d'Etat aux colonies avait été faite, du jour où on avait présenté le projet comme une œuvre impériale.

L'intérêt impérial qui s'attachait au Pacific cable était double ; on pouvait d'abord donner une interprétation impérialiste des avantages commerciaux et stratégiques que nous avons signalés. Car, faciliter par des tarifs réduits les communications télégraphiques intercoloniales et celles qui s'échangent entre les colonies et la Métropole, rendre par là plus intense et plus régulier le mouvement de leurs échanges, c'est donner au sentiment de l'unité impériale une base économique, donc le fortifier. De même, si les colonies savent qu'en cas de guerre l'Angleterre sera prête à les défendre ; si elles ont la conviction que cette protection sera efficace parce que la Métropole pourra connaître immédiatement, et où qu'il se manifeste, le danger auquel il s'agira de faire face ; elles prendront plus facilement conscience des

liens étroits de solidarité qui unissent les différentes parties de l'Empire.

Ce sont là les bénéfices qui résultent de la seule existence d'un réseau de câbles développés et notamment du Pacific cable. Mais si, en outre, cette ligne, au lieu d'être créée uniquement par des capitalistes à la recherche de placements fructueux, se faisait avec la collaboration du Canada, de l'Australie et du Royaume-Uni ; si ces trois gouvernements consentaient à cet effet un sacrifice financier ; combien l'œuvre ne serait-elle pas plus féconde au point de vue impérial. Plus que par des discours, et plus que par des conférences, l'union des diverses parties de l'Empire serait attestée par ce câble qui serait la première manifestation d'un accord entre elles relativement à un but précis.

Justement l'occasion s'offrait. Derrière tous les vœux qui avaient été formulés à Ottawa, on pouvait sous-entendre ce désir : nous voulons faire quelque chose avec la mère patrie et cette idée, Lord Jersey aux dernières lignes de son rapport en exaltait en ces termes la portée : (1)

« On demande à la mère patrie de favoriser l'ouverture de voies de communications entre les colonies et elle-même de manière que le commerce puisse se

(1) Ottawa, p. 17.

développer et le sentiment d'une communauté de race demeurer vivace. Jamais peut-être dans l'histoire de notre Empire une semblable occasion ne s'est présentée. Aujourd'hui le Canada, passionnément attaché à l'Angleterre, l'Australie et le Cap, ces colonies qui progressent et dont le loyalisme est si fécond en promesses pour l'avenir, attendent de la mère patrie quelque témoignage de l'intérêt qu'elle prend à leur développement. Leurs principaux hommes d'Etat apprécient la valeur de leur union avec la Grande-Bretagne ; la masse de leur population est loyale. Il est au pouvoir du Royaume-Uni de donner à leur commerce une direction, de fixer leurs sentiments pour une période qui peut-être embrassera des générations. Une semblable occasion ne se retrouvera peut-être pas de sitôt, car dans le sablier du temps les années vont s'écoulant rapidement. Les colonies veulent, et avec une impatience qui supporterait malaisément des retards, des actes. Elles seraient tristement déçues si les résolutions votées à Ottawa ne rencontraient que l'indifférence ; profondément satisfaites au contraire, si ces résolutions étaient examinées avec empressement et bienveillance. »

Si tels étaient en 1899, et la chose est certaine (1), les sentiments de Chamberlain, s'il s'agissait de faire

(1) Corresp. relating to.., n° 4; Further corresp., nos 14, 31, 38.

quelque chose avec les colonies et pour elles, on comprend qu'on ait passé outre aux propositions de l'Eastern et accordé au Pacifique cable l'appui financier du gouvernement anglais.

Mais avançons encore ; si le câble, au lieu d'être la propriété d'une compagnie qui l'exploiterait moyennant une subvention ou une garantie de produits, était exploité par les gouvernements eux-mêmes, qui en seraient propriétaires ; si la direction en était assurée par un Board où seraient représentés le Royaume-Uni, le Canada et l'Australie ; qui ne voit que l'intérêt impérial recevrait alors son maximum de satisfaction ? Cette combinaison engagerait en effet les gouvernements dans une collaboration active infiniment plus féconde que la simple contribution pécuniaire à une œuvre commune. Tandis que celle-ci n'exige qu'un seul accord de volontés qui, une fois obtenu, déroule automatiquement ses conséquences, celle-là implique une bonne volonté constante et comme un renouvellement journalier de l'entente originare : fatalement il arriverait que, dans les multiples questions soulevées par l'administration du câble, les gouvernements associés pour la direction aient des intérêts opposés, ou du moins des opinions différentes ; pourtant ces questions il faudrait les résoudre, ce qui ne serait possible que par des concessions mutuelles. Des difficultés se produiraient sans doute dans

les débuts : on apprendrait à les tourner. Des froissements seraient inévitables : on serait amené à trouver les moyens d'en adoucir l'effet. Le Board aurait donc, en vue d'autres entreprises impériales à accomplir dans l'avenir, une valeur éducative de premier ordre.

Ainsi les mêmes raisons qui pressaient le gouvernement anglais d'aider au Pacific cable lui conseillaient d'accepter dans l'entreprise une part de copropriété et de co-direction. Ayant adhéré à ces raisons dans leurs conséquences premières (1), il était difficile à Chamberlain de répudier les secondes, il en tomba d'accord dans une lettre adressée le 6 juin 1899 aux agents des colonies (2).

Par ailleurs, il est certain que l'opposition irréductible de l'Eastern Extension au projet, si elle réussit à en retarder pendant longtemps l'exécution, contribua par contre à faire adopter le principe de l'exploitation en régie.

Ainsi en Angleterre l'Etat, renonçant à ses errements antérieurs, s'est engagée dans une de ces affaires de câbles internationaux qu'il avait jusqu'alors abandonnées à l'initiative privée.

Ce changement de politique allait avoir un résultat remarquable : la ligne du Pacific cable, faite sans

(1) Correspondence relating to..., n° 4.

(2) Further corresp., n° 14.

l'Eastern Extension, allait fatalement être dirigée contre elle. Sur le continent australien l'Etat et la compagnie allaient se trouver en présence et se disputer le trafic. Les deniers publics serviraient donc à concurrencer l'industrie privée. Etait-ce admissible ? Ou du moins la compagnie ne serait-elle pas bien fondée à réclamer une compensation pour le préjudice qu'elle subirait ? En tous les cas elle était bien décidée à essayer de l'obtenir.

Dès 1887, Sir John Pender indiquait (1) que les services rendus par sa Compagnie lui créaient un droit à la bienveillante considération des gouvernements ; ceux-ci agiraient d'une manière déloyale en lui suscitant une concurrence inutile ; ce faisant ils agiraient du reste à l'encontre de leurs véritables intérêts puisqu'ils ruineraient une entreprise qui leur est utile en cas de guerre. Si la ligne nouvelle venait à être posée (2) on devrait, en équité, accorder à l'Eastern Extension à titre de compensation la même somme que recevrait le Pacific cable à titre de subvention. L'Eastern Extension ne se réclame d'aucun monopole ; elle est prête à subir, et envisage sans crainte, la concurrence d'une autre compagnie, mais il ne saurait en être de même d'une concurrence suscitée et soutenue par l'Etat.

(1) Ottawa, p. 367-370.

(2) Ottawa, p. 359.

Au reste, à ce moment Sir John Pender n'avait pas besoin d'élever le ton : à Londres, en 1887, M. Raikes, le Post Master General anglais, avait déclaré (1) : « qu'il serait extrêmement difficile au gouvernement anglais de s'intéresser activement à un projet qui le mettrait en concurrence directe avec une entreprise commerciale déjà existante et promue par des citoyens anglais ». Dans une autre circonstance, le même département ministériel avait émis l'opinion qu'une compagnie de câbles aurait contre le gouvernement « un juste sujet de plaintes » si un subside était accordé à une compagnie concurrente.

Et cette manière de voir semblait alors assez généralement partagée par les colonies : à Ottawa, Fleming (2) affirmait que le projet du Pacific cable ne devait pas être dirigé contre l'Eastern Extension ; il y aurait lieu de compenser loyalement et généreusement, soit en rachetant l'ensemble de son réseau, soit par tout autre moyen, les pertes qui pourraient en résulter pour elle. Les Nouvelles Galles du Sud (3) ne donnaient leur approbation au projet qu'avec la conviction qu'aucun dommage n'en résulterait pour l'Eastern Extension. Le représentant de la Nouvelle-

(1) Pacific Cable Com., n° 1930.

(2) Ottawa, p. 98.

(3) *Id.*, p. 88.

Zélande se déclarait convaincu (1) que jamais le gouvernement anglais ne se poserait en concurrent de l'industrie privée et admettait la possibilité de la pose du Pacific cable par l'Eastern Extension. Seuls, Queensland et Victoria, ne parlaient à aucun moment d'un dédommagement éventuel à la compagnie, ils insistaient même avec complaisance sur les gros dividendes payés par elle à ses actionnaires, semblant insinuer que ces bénéfices passés étaient une compensation suffisante à des pertes à venir. Lord Jersey, se demandant dans son rapport si l'Angleterre agirait injustement à l'égard de l'Eastern Extension en subventionnant le Pacific cable, remarquait (2) « que la ligne nouvelle n'était pas proposée dans le seul but de concurrencer le réseau existant, auquel cas le gouvernement anglais lui refuserait vraisemblablement son appui, mais était réclamée par des intérêts économiques et impériaux. »

En 1899 les protestations de l'Eastern Extension se renouvelèrent et plus énergiquement qu'en 1894 et 1895 (3) : on ne sollicite plus la bienveillance du gouvernement, on fait appel à sa justice. Les demandes de compensation sont présentées comme l'expression d'un droit formel. On montre la grandeur

(1) Ottawa, p. 133, 164.

(2) *Id.*, p. 16.

(3) Further Corresp., lettre n° 8.

de l'Empire britannique due à l'esprit d'entreprise et à l'énergie des citoyens anglais ; on en déduit la politique à suivre par les pouvoirs publics : pas de ces interventions administratives qui risquent de décourager l'élan des particuliers, mais appui donné à ceux d'entre eux dont les affaires semblent avoir un intérêt général. On proclame même l'existence d'un principe de non concurrence de l'Etat vis-à-vis des entreprises privées. On affirme que le but principal de la ligne nouvelle est d'obtenir une réduction de tarif ; le gouvernement impérial n'ayant jamais payé de subsides pour des motifs semblables, on prétend qu'il serait déloyal de le faire.

Le Colonial Office s'était jusqu'alors borné à enregistrer sans y répondre ces protestations. Au mois de juillet 1899, Chamberlain faisait connaître aux gouvernements coloniaux qu'il se chargeait de trouver aux difficultés soulevées par la compagnie une solution convenable.

Cette solution fut extrêmement simple et consista à adresser à l'Eastern Extension deux lettres (1) l'informant que ses prétentions étaient inadmissibles : aucune règle n'existe, qui limite le rôle de l'Etat et l'empêche de se faire exploitant de câble. C'est au contraire la tendance moderne de réserver à la puissance publique la direction ou au moins la surveil-

(1) Further Corresp., lettres, n^{os} 31 et 38.

lance des services ayant un caractère d'utilité générale. Cette conception des devoirs de l'Etat est d'autant plus justifiée en droit, quand il s'agit d'entreprises soustraites, par l'importance même des capitaux qu'elles exigent, à l'action salubre de la concurrence. Au reste, les raisons majeures qui ont déterminé l'adoption du projet ne sont pas celles que la compagnie indique ; les avantages impériaux ont été considérés en première ligne ; mais, quand bien même le but principal de l'œuvre serait en effet la réduction des tarifs, il n'y aurait dans ce fait rien qui puisse interdire au gouvernement anglais de la subventionner. L'Eastern Extension serait moins que quiconque en droit de critiquer cette politique, elle qui, à plusieurs reprises, a reçu pour des motifs identiques l'appui financier des colonies australiennes. Il est donc manifeste que l'Eastern Extension désapprouve les intentions du gouvernement non pas du tout à cause des mobiles qui les inspirent, mais simplement parce qu'elle n'est pas appelée à en bénéficier, et cette constatation ôte toute valeur à son argumentation. Quant à une compensation on ne voit pas à quel titre il y aurait lieu de l'accorder. Les services passés de la Compagnie ne sauraient lui créer un droit au maintien de son monopole. Jamais ni explicitement, ni implicitement on ne lui a rien garanti de semblable. Donc on pourrait lui faire con-

currence ; mais il n'en est même pas question : il s'agit d'établir un service nouveau, de réunir par une ligne sous-marine deux continents actuellement séparés. L'Eastern Extension envisagerait avec calme la perspective d'une concurrence par une compagnie, mais elle s'effraie de la concurrence de l'Etat ? Qu'elle se rassure donc. Le Pacific cable sera exploité commercialement et de manière à rémunérer son capital. Aucun gouvernement ne serait assez fou (1) pour dilapider l'argent des contribuables en vue de ruiner une de ses compagnies nationales. La pose du Pacific cable aura ce double effet de déterminer une progression rapide du nombre des dépêches échangées entre l'Europe et l'Australie et de créer de toutes pièces un trafic télégraphique entre le Canada et l'Australie. Les gouvernements intéressés, pour assurer les recettes de leur ligne, comptent sur ces sources nouvelles de trafic, beaucoup plus qu'ils ne se proposent de détourner celui de l'Eastern Extension. Donc pas de préjudice à prévoir pour celle-ci et pas d'indemnité. — Le tout était exprimé en termes assez secs, il n'y avait pas lieu de prolonger la discussion.

Nous aurons à voir tout à l'heure dans quelle mesure la politique du Pacific cable Board a été celle qu'indiquait en 1899 le secrétaire d'Etat aux colonies.

(1) *Further Corresp.*, n° 34, *in fine*.

CHAPITRE III

EXÉCUTION ET RÉSULTATS

Le Pacific cable Act 1901. — Les résultats de l'exploitation du Pacific cable. — L'influence du Pacific cable sur les affaires de l'Eastern Extension.

Le Pacific cable Act. 1901 est court. Huit articles complétés par une annexe de même longueur suffisent à préciser le mode d'emprunt et de remboursement du capital, à organiser l'équilibre entre les recettes et les dépenses du câble, à créer les organes chargés de la direction de l'entreprise.

La responsabilité des opérations à effectuer pour trouver le capital est réservée par la loi au gouvernement anglais ; les colonies n'y ont aucune part. Le Pacific cable Board est autorisé à réclamer en vue de la construction du câble une somme maximum de 2.000.000 de livres à la Trésorerie (1). Pour se la procurer, celle-ci aura le droit de contracter au taux de

(1) Article 4.

3 % un emprunt qui devra, après la construction du câble, être remboursé au moyen d'annuités terminables échelonnées sur une période ne dépassant pas 50 ans (1).

Chaque année, les sommes nécessaires au paiement de cette annuité figurent dans le compte général des dépenses du câble, au même titre que les frais d'exploitation et d'entretien ; si les recettes du trafic restent inférieures aux dépenses ainsi définies, le déficit sera comblé par un crédit qu'accordera le Parlement (2). Mais le budget anglais ne doit supporter définitivement que les 5/18 de l'avance ainsi faite au Pacific cable Board ; les 13/18 restants sont à la charge des colonies intéressées, savoir : 5/18 pour le Canada et 2/18 pour chacun des Etats suivants : Queensland, Victoria, Nouvelles Galles du Sud, Nouvelle-Zélande. Si au contraire l'exploitation laisse un produit net, celui-ci devra être employé, suivant les instructions de la Trésorerie, à l'amortissement du capital emprunté ou, cette dette supposée éteinte, réparti entre les gouvernements participants, à proportion de leurs contributions.

Un comité dit Pacific cable Board est chargé de contrôler la construction du câble, d'en surveiller la

(1) Article 2.

(2) Article 3.

pose, et d'en assurer l'exploitation. Il a tous les pouvoirs nécessaires à l'accomplissement de sa mission et est formé de 8 membres : 3 membres dont le président représentant le gouvernement impérial, 2 membres représentant le Canada, 1 membre représentant la Nouvelle-Zélande, 2 membres représentant les 3 autres Etats australiens participants.

Depuis 1901, le Gouvernement du Commonwealth a été substitué aux droits et obligations de Victoria, des Nouvelles Galles du Sud et de Queensland.

En décembre 1900 au moment où était signé le contrat relatif au Pacific cable, la route sous marine de Brisbane à Vancouver était encore insuffisamment connue. La Tel. Con and Maintenance Co entreprit sans retard la campagne de sondages, qui était nécessaire. Le 16 mai 1901, un de ses bateaux, spécialement aménagé pour relever jusqu'à des profondeurs de 6.000 brasses, quittait Sydney ayant à son bord les ingénieurs du constructeur et ceux qui devaient veiller aux intérêts du Pacific cable Board. L'expédition dura quatre mois, durant lesquels le Britannia procéda à 699 observations, soit environ une observation par 20 kilomètres. Les fonds les plus bas furent relevés entre Fanning et Fiji où les appareils enregistrèrent des profondeurs de 3.070 brasses. Sur tout le parcours du câble on observa couramment des profondeurs de 2.000 à 2.800 brasses. La primordiale

importance de ces études préalables, l'intérêt de répéter les mesures à des intervalles assez rapprochés furent notamment démontrés sur le parcours de Norfolk à Fiji. Pendant 250 kilomètres en s'éloignant de Norfolk les fonds avaient été en s'abaissant progressivement jusqu'à 2.200 brasses; l'observation suivante, faite 25 kilomètres plus loin, constata un brusque relèvement du fond à 840 brasses : on découvrit ainsi l'existence d'un véritable pic sous-marin, partout entouré d'eaux profondes et sur lequel passait la route du câble. Un détour permit d'éviter ce mouvement de terrain qui, resté ignoré, eut certainement amené une rupture du conducteur.

Deux navires câbliers participèrent aux opérations de pose. L'*Anglia* immergea les sections comprises entre Brisbane et Fanning. Le *Colonia* spécialement construit pour pouvoir embarquer les 6.560 kilomètres de câbles jugés nécessaires réussit à établir un record dans la pose de la ligne Vancouver à Fanning : la vitesse moyenne de 14 kilomètres 1/2 de câbles posés à l'heure n'avait jamais été obtenue auparavant. Les sections sud (jusqu'à Fiji) furent ouvertes au public le 23 avril 1902 ; les sections nord le 8 décembre 1902.

Pour l'exécution de ces travaux, des sommes de 1.060.900 et de 939. 075 livres furent, pendant les années financières 1901-02 et 1902-03, mises par la Tré-

sorerie à la disposition du Pacific cable Board. Ces sorties figurent dans les comptes généraux de l'Echiquier pour les années en question au chapitre 6 du titre III intitulé « Sorties pour faire face à des dépenses en capital. » Elles trouvent leur contre-partie dans le chapitre 6 du titre VI des recettes intitulé « Sommes produites par la création de dette additionnelle. » On y voit pour l'année 1901-02 un emprunt de 784.600 livres sous forme d'annuités terminables et pour l'année 1902-03 un emprunt de 1.215.400 livres. Ainsi a été épuisé le crédit maximum de 2.000.000 de livres ouvert par le Pacific cable Act. 1901.

On chercherait vainement dans les comptes postérieurs de l'Echiquier un article relatif au paiement des intérêts ou au service de l'amortissement de l'emprunt ainsi contracté ; ces opérations comptables sont directement effectuées par le Pacific cable Board qui inscrit chaque année à son budget une somme de 77.554 livres montant d'une annuité qui remboursera le capital en 50 ans.

Cependant, comme l'emprunt a été effectué par la Trésorerie et sous sa responsabilité, la partie non encore amortie de ce capital figure annuellement dans le total général de la dette publique anglaise.

Cette mention dans un tableau récapitulatif n'est pas la seule trace du Pacific cable qu'il soit possible

de relever dans les écritures publiques de l'Angleterre. Dans la classe des dépenses pour les services civils un chapitre III est réservé aux « Subsidies à des compagnies télégraphiques et Pacific cable. » C'est là qu'est inscrit le crédit destiné à combler les déficits de la ligne transpacifique. Les prévisions du Pacific cable Board servent à l'établissement des Estimates du budget impérial. Mais du montant du déficit prévu on déduit les 13/18 des versements effectués par la Trésorerie entre les mains du Pacific cable Board au cours de la gestion précédente et qui seront dans l'année financière prochaine remboursés à l'Angleterre par les gouvernements coloniaux. La différence seule fait l'objet d'une demande de crédit au Parlement. On peut donc par les écritures de la Trésorerie et les projets du budget suivre les résultats financiers du Pacific cable. Mais les rapports annuels du Pacific cable Board, qui mettent en parallèle les recettes et les dépenses brutes de la ligne, fournissent plus immédiatement les informations désirées qui sont résumées dans le tableau suivant.

TABLEAU MONTRANT LES DÉFICITS ANNUELS DE L'EXPLOITATION DU PACIFIC CÂBLE ET LES CHARGES QUI EN RÉSULTENT POUR CHACUN DES GOUVERNEMENTS PARTICIPANTS.

ANNÉES	DÉFICIT TOTAL	PART de L'ANGLETERRE	PART du CANADA	PART de L'Australie	PART de la Nouvelle-Zélande
	LIVRES	LIVRES	LIVRES	LIVRES	LIVRES
1902-03	94.626	26.285	26.285	31.542	10.514
1903-04	88.000	24.445	24.445	29.333	9.777
1904-05	75.849	21.069	21.069	25.283	8.428
1905-06	72.556	20.155	20.155	24.185	8.061
1906-07	54.923	15.257	15.257	18.307	6.102
1907-08	62.362	17.323	17.323	20.787	6.929
TOTAL..	448.316	124.534	124.534	149.437	49.811

On voit que les conclusions optimistes du comité de 1896 établissant par d'ingénieux calculs que le câble pourrait payer au bout de 4 ans n'ont pas été confirmées par les faits. Cependant il y a lieu de remarquer que, depuis 1904-05, le déficit annuel de l'exploitation reste inférieur à l'annuité de 77.554 livres inscrite au budget du câble pour le remboursement de son capital. Comme par ailleurs le Pacific Board entretient un fonds de réserve destiné à remplacer la ligne ou à la doubler s'il devenait néces-

saire, on peut dire que pratiquement les dépenses du Pacific cable comprennent la charge d'un double amortissement. Si ce premier amortissement n'existait pas, et il en serait ainsi dans le cas d'une compagnie, le bilan de l'affaire ferait ressortir l'existence d'un produit net.

Si au lieu de considérer le produit de l'exploitation, on examine le développement du trafic depuis l'ouverture du câble on a les résultats suivants :

IMPORTANCE DU TRAFIC INTERNATIONAL TRANSMIS SUR LE
PACIFIC CABLE.

Années	Nombre de mots
1902-03	228.354
1903-05	864.969
1904-05	871.713
1905-06	922.766
1906-07	1.128.662
1907-08	1.230.345

Soit, en négligeant la première année, une augmentation de 365.376 mots en 5 ans, ou de 42 % entre 1903-04 et 1907-08. Pour chaque année l'augmentation a été de :

0,7 % en 1904-05 sur 1903-04 ;

5 % en 1905-06 sur 1904-05 ;

22 % en 1906-07 sur 1905-06 ;

9 % en 1907-08 sur 1906-07.

Donnant une augmentation moyenne par année de 9.17 %.

Il serait intéressant de savoir dans quelle mesure ce développement du trafic a été obtenu aux dépens de l'Eastern Extension. Malheureusement les chiffres manquent pour la période postérieure à 1904 qui serait la plus instructive. On est donc forcé, pour apprécier le contre-coup de la pose du Pacific cable sur les affaires de la Compagnie, de s'en tenir aux éléments extérieurs qui révèlent la prospérité d'une société.

D'abord les dividendes : ils n'ont subi depuis 1902 aucune réduction et restent fermes à 7 %.

Puis les versements à la réserve, ici modification notable ; sauf pour les années 1904 et 1905 où la compagnie profite de la guerre russo-japonaise, les versement ont diminué dans les proportions suivantes :

Année	1896		187.000 livres
—	1897		139.000 —
—	1899		108.000 —
—	1900		203.000 —
—	1902		30.000 —
—	1903		néant —
—	1904		120.000 —
—	1905		150.000 —
—	1906		75.000 —

Année 1907	50.000 livres
— 1908 (1 ^{er} semestre)	néant —

Il faut évidemment rapporter au Pacific cable la moindre prospérité que ces chiffres attestent ; mais somme toute la situation d'ensemble de la Compagnie reste satisfaisante. S'il en est ainsi, c'est que l'Eastern Extension possède d'autres câbles que ses lignes australiennes et notamment un réseau important en Extrême-Orient ; les bénéfices réalisés d'un côté permettent donc de dissimuler les déficits subis de l'autre. D'après les explications fournies deux fois par an à ses actionnaires par le Chairman de l'Eastern Extension, il semble bien que telle soit en effet la vérité et que depuis 1902 les recettes du trafic australien suffisent à peine à couvrir leurs dépenses. L'augmentation des dépenses d'exploitation sur le continent australien, plus encore peut-être que la diminution des recettes, serait responsable de ces résultats. Il y a lieu d'indiquer quelles sont ces charges nouvelles imposées par le Pacific cable à l'Eastern Extension.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire qu'en 1899 les Associated n'avaient demandé aucun subside pour effectuer la pose du câble Cap-Australie, mais seulement que certaines facilités de service leur fussent accordées. En Australie, comme dans beaucoup d'au-

tres pays, le droit de recueillir les télégrammes est en principe réservé aux Administrations postales officielles. La demande de l'Eastern Extension tendait à ce qu'on lui permit d'avoir dans les principales villes australiennes ses bureaux à elle, qui recueilleraient les dépêches et les achemineraient par des fils spéciaux aux terminus de ses câbles. Ce droit de *dealing directly* avec le public est couramment accordé aux compagnies de câbles sous-marins en Angleterre. L'Eastern Extension cependant en exagérait l'importance, quand, présentant sa requête au Colonial Office, elle faisait valoir qu'un refus la livrerait sans défense à son concurrent par l'intermédiaire duquel il lui faudrait passer pour recevoir et remettre les câblogrammes du trafic australien. Ceci était exagéré, car les Etats australiens, étant partis à la Convention de Saint-Petersbourg, auraient été de toute façon tenus de respecter les indications de route spécifiées par les expéditeurs et de diriger sur les lignes de l'Eastern Extension les dépêches remises aux bureaux de l'Administration avec la mention « Via Eastern ». Cependant, le fait pour une compagnie d'avoir ses bureaux particuliers lui constitue une féconde publicité ; par cette organisation ses agents peuvent se mettre à la disposition du public pour coder ou décoder les messages ; en outre on n'est jamais mieux servi que par soi-même et on comprend

dès lors l'importance attachée par l'Eastern Extension à l'obtention de ce privilège.

Dès la pose du câble Cap-Australie les gouvernements de l'Australie méridionale, de l'Australie occidentale et de Tasmanie conférèrent à la Compagnie le *dealing directly*. Par une convention du 16 janvier 1901, les Nouvelles Galles du Sud, l'un des partenaires du Pacific cable, donnèrent pour Sydney une autorisation semblable. Après la constitution du Commonwealth, les télégraphes des différents Etats furent repris par l'autorité fédérale qui négocia alors avec l'Eastern Extension (8 juin 1903) un accord destiné à se substituer à la convention de 1901. Celle-ci concernait Sydney seulement, mais elle avait été conclue pour une période indéfinie ; celle-là s'appliquerait en outre à Brisbane et à Melbourne mais on pourrait la dénoncer après un intervalle de dix années. Provisoirement, et en attendant la ratification nécessaire du Parlement australien, l'Etat de Victoria mit en vigueur sur son territoire la convention de 1903 : l'Eastern Extension fut autorisée à ouvrir une agence à Melbourne.

Le gouvernement impérial, ceux du Canada, de Queensland et de Nouvelle-Zélande protestèrent vivement contre l'initiative prise par Victoria et les Nouvelles-Galles du Sud dont l'action était, disaient-ils,

contraire, sinon à la lettre du moins à l'esprit du Pacific cable Act. de 1901. Car en accédant à la requête de l'Eastern Extension on lui permettait de faire à l'œuvre commune une concurrence plus efficace. Cette conséquence de leur décision était si immédiate que les gouvernements en cause ne pouvaient prétendre l'avoir ignorée ; d'avoir passé outre constituait un manquement grave au devoir de solidarité qui s'imposait à eux.

Si on rapproche de ces protestations les lettres adressées en 1899 par le Colonial Office à l'Eastern Extension, on reconnaît une fois de plus que peu de temps suffit à changer toutes choses : en 1899, on affirmait que les deux entreprises n'auraient nullement besoin de se disputer un trafic qui serait suffisant pour les rémunérer l'une et l'autre ; en 1903, on envisageait avec effroi la concurrence de l'Eastern Extension. Naguère, voulant refuser à celle-ci l'indemnité qu'elle demandait, on déclarait que le Pacific cable serait une entreprise exploitée commercialement, avec laquelle l'Eastern Extension pourrait donc lutter à armes égales : maintenant on jugeait inadmissible une convention qui n'avait précisément d'autre effet que de mettre, dans deux Etats, la compagnie et l'entreprise officielle dans la même situation. Originellement on avait voulu abolir le monopole de l'Eastern Extension : on désirait en 1903 rétablir dans la me-

sure du possible ce monopole en faveur du Pacific cable (1).

Quant aux raisons de ce changement d'attitude elles étaient faciles à apercevoir : on avait d'abord voulu faire de l'impérialisme, mais à l'usage, on constatait que le jeu en coûtait cher et on cherchait par tous les moyens à réduire les charges qui s'imposaient de ce fait aux budgets. Déjà, dans ce but, les gouvernements australiens avaient décidé de diriger par la nouvelle ligne tous les messages à destination de l'Angleterre, remis sans indication de route aux bureaux de leurs administrations postales. Puisque la convention de 1903 était sujette à la ratification du Parlement australien, il y avait peut-être là une possibilité d'atténuer le préjudice causé par elle au Pacific cable : les gouvernements intéressés obtinrent que le Parlement suspendit son jugement jusqu'après la réunion d'une conférence qui examinerait la matière.

Cette Pacific cable Conférence se tint à Londres en 1905 sous la présidence du sous-secrétaire d'Etat pour les Colonies ; le rapport qu'elle publia (2) ne manque pas de préciser une fois de plus la portée de l'œuvre accomplie :

(1) V. *The Electrician*, 1903, p. 264. Lettre de sir John Cockburn, ancien agent pour l'Australie méridionale.

(2) Pacific cable Conférence, 1905 (C. 2263).

« En étudiant les diverses questions relatives à l'exploitation du Pacific cable qui nous sont soumises, nous nous sommes efforcés de ne pas oublier que cette entreprise n'a pas été lancée pour être une simple affaire commerciale, mais aussi, et dans une large mesure, pour promouvoir le sentiment d'une unité impériale. Nous avons jugé qu'il y avait un intérêt primordial à ce que cette entreprise, la première promue par les soins des différents Etats autonomes de l'Empire, réussisse ; nous avons donc cherché à écarter toutes les causes de froissements qui auraient pu exister entre les gouvernements associés, et tenté de résoudre dans un esprit de raisonnable transaction les difficultés qui ont pu naître » (1).

Sur le fonds du litige, la conférence jugeait que l'approbation législative ne devrait être accordée à la convention de 1903 qu'autant qu'une modification y aurait été apportée. L'amendement suggéré spécifierait que la convention resterait en vigueur jusqu'en 1913 et ne serait pas renouvelée. Dans le projet soumis au Parlement, les gouvernements avaient seulement la faculté de dénoncer la convention à cette date ; ils devraient en avoir l'obligation.

L'Eastern Extension n'ayant pas voulu souscrire à cet amendement, la convention de 1903 devint ca-

(2) Pacific cable Conference, paragraphe 1.

duque ; les droits provisoirement accordés à la compagnie par l'Etat de Victoria lui furent retirés et son agence à Melbourne fermée d'autorité. La compagnie n'a donc plus le droit de *dealing directly* que dans l'Australie occidentale, l'Australie méridionale, Tasmanie et les Nouvelles-Galles du Sud. Mais jamais on n'a pu avoir la prétention d'attirer sur le Pacific cable les dépêches des deux premiers Etats, pour qui les câbles de l'Eastern Extension sont évidemment la voie normale. Le trafic de Tasmanie est d'une importance médiocre ; mais il en est autrement pour celui des Nouvelles-Galles du Sud. Aussi le Pacific cable Board, poursuivant la politique à lui recommandée par la conférence de 1905 « d'essayer par tous procédés légitimes de lutte commerciale d'attirer la plus grande partie possible du trafic australien (1), a-t-il, lui aussi, ouvert à Sydney une agence spécialement destinée à concurrencer celle de l'Eastern Extension et reliée par un fil spécial à Brisbane, terminus de la ligne transpacifique. Des dispositions analogues ont été prises pour Melbourne et d'une manière générale la concurrence entre les deux voies est entrée depuis 1905 dans une période plus active.

L'ouverture de ces lignes ou agences, la publicité à laquelle sous des formes variées les deux parties se

(1) Pacific cable Conference, par. 8.

livrent, les engagent dans des dépenses chaque année plus élevées et sans qu'aucune puisse se vanter d'obtenir sur l'autre un avantage décisif. Ce sont ces expériences ruineuses que la conférence de 1905 voulait éviter quand elle inclinait à conseiller au Pacific Board de conclure avec l'Eastern Extension un arrangement de service dont peu de temps après les deux entreprises réussirent en effet à poser les bases (1).

Mais le pacte qu'elles avaient préparé, n'ayant pas été favorablement accueilli par les gouvernements intéressés, ne reçut aucune exécution.

Pourtant il est certain qu'un pool, centralisant les recettes du Trafic australien et les répartissant ensuite entre la ligne de l'Est et celle de l'Ouest suivant des règles à déterminer, sera la solution qui s'imposera dans l'avenir. En 1899, Joë Chamberlain manifestait le désir de ne causer aux actionnaires de l'Eastern Extension « aucun préjudice inutile » ; comme il entendait par là, la suite l'a démontré, tous dommages qui ne rapporteraient rien au Pacific cable, la compagnie en cause avait raison de n'être pas rassurée par la manifestation de cette intention bienveillante. Mais les gouvernements intéressés ne peuvent manquer de reconnaître qu'essayer indéfiniment de concurrencer l'Eastern Extension est bien

(1) Pacific cable Conference, par. 8.

réellement inutile — au sens de Joë Chamberlain — et on reprendra alors, en ayant soin que cette fois elles aboutissent, les négociations de 1906.

On ne saurait prétendre formuler un jugement définitif sur une œuvre qui n'a encore fonctionné que pendant six années et à qui l'avenir appartient pour dérouler ses conséquences. Résumons-en seulement les résultats essentiels.

L'utilité stratégique du Pacific cable ne paraît pas discutable.

L'influence de cette ligne sur le développement des idées impérialistes ne saurait se mesurer mathématiquement en en tout cas ne peut apparaître qu'avec le temps. On peut dire seulement que les colonies ont manifesté une grande satisfaction de la décision à laquelle le gouvernement métropolitain s'est finalement arrêté.

Au point de vue économique, si le fait matériel de la pose du Pacific Cable n'a déterminé aucune réduction de taxe entre l'Angleterre et l'Australie — puisque le tarif de 3 shillings par mot était en vigueur avant le 31 décembre 1902 — ; si même, à parler strictement, l'Eastern Extension a raison quand elle dit que le Pacific cable, en diminuant ses recettes, a ainsi ajourné *sine die* le nouvel abaissement de

6 d. par elle promis pour le jour où son trafic dépasserait un certain chiffre ; il n'en faut pas moins porter à l'actif du Pacific cable la réduction du tarif de 4 sh. 9 d. à 3 sh. Car l'Eastern Extension ne s'est montrée disposée à faire ces concessions que du jour où il a été certain qu'elles lui seraient de toutes façons arrachées par la mise en service de la ligne concurrente.

Surtout l'œuvre accomplie constitue un précédent que chacun peut du reste interpréter comme il lui plaît et qui sert en fait à soutenir des thèses opposées, dont la portée dépasse singulièrement le Pacific cable. A propos de cette ligne on met en discussion le principe même de l'exploitation du réseau anglais par l'industrie privée. Dans les pages qui vont suivre on indiquera sommairement cette controverse et on essaiera de montrer pourquoi l'Angleterre a pu confier à des compagnies le soin de créer son réseau câblé. Ce sera l'occasion d'une comparaison rapide avec la France et la conclusion de ce travail.

CONCLUSIONS

Exploitation par les Compagnies et exploitation par l'Etat :
l'Angleterre et la France.

I

Pour les partisans de l'exploitation en régie, le gouvernement anglais, en collaborant au Pacific cable, a reconnu la nécessité de l'existence d' *All british lines* pour relier entre elles les différentes parties de l'Empire. Mais, ce principe admis, on ne saurait en limiter l'application au seul Océan Pacifique. Or les compagnies, qui cherchent naturellement à assurer à leurs actionnaires des bénéfices, sont incapables de répondre à ce besoin nouveau. Les pouvoirs publics devront donc aller plus avant dans la voie où ils se sont engagés en 1902. Pour commencer il faudra tout d'abord rendre vraiment *All british* la nouvelle ligne de Londres à l'Australie par l'ouest ; elle ne l'est pas, car le Canadian-Pacific-Railway, dont on utilise les fils entre la Nouvelle-

Ecosse et Vancouver, a avec l'américaine Commercial Cable C^o des arrangements de service. Pour obvier à cet inconvénient, la nationalisation des télégraphes canadiens s'impose. Puis il y aura lieu d'immerger entre le Canada et l'Irlande un câble d'Etat; car des lignes transatlantiques existantes, les unes sont étrangères et cela suffit à les écarter, les autres sont anglaises, mais alliées à l'américaine Western-Union : aucune par suite ne présente les garanties d'indépendance nécessaires. Accessoirement ce câble aurait l'avantage de déterminer la réduction à 6 d. du tarif de 1 sh. actuellement appliqué aux câblogrammes échangés entre l'Ancien et le Nouveau Monde. Ultérieurement un conducteur posé de l'île de l'Ascension à la Jamaïque (point terminus de la ligne reliant, par les Bermudes, les Antilles anglaises à Halifax), couronnerait l'œuvre. Alors, mais alors seulement, l'Angleterre se serait assurée des communications complètement indépendantes avec les trois principales parties de son Empire : le Canada, l'Australie et l'Afrique du Sud.

Mais les adversaires de ces vastes projets ne manquent pas pour s'étonner qu'on puisse désirer pousser plus loin l'expérience instituée par le Pacific Cable. Les résultats financiers en sont-ils donc si brillants, et est-il opportun d'imposer de nouvelles dépenses à des budgets déjà lourdement chargés ? L'An-

gleterre a montré en 1899 qu'elle ne se considérait pas comme tenue d'une dette de reconnaissance vis-à-vis de compagnies qui pourtant lui ont été utiles en se faisant, à une époque où l'entreprise était singulièrement risquée, les pionniers de la télégraphie sous-marine. Il est donc probable que demain le gouvernement anglais ne serait pas empêché de concurrencer les compagnies par la pensée qu'il prive ainsi de leur récolte « les travailleurs qui ont supporté le poids et la chaleur du jour ». Au reste, la question est discutable de savoir si cette récolte n'a pas déjà été suffisante pour payer les efforts accomplis. Abandonnons donc le point de vue du juste, pour nous placer au seul point de vue de l'utile.

Un fait domine alors tout le débat : les compagnies anglaises, longtemps maîtresses incontestées du magnifique champ d'action que leur initiative avait ouvert, doivent maintenant, presque partout, subir la concurrence de l'étranger. Dans l'Atlantique du Nord et aux Antilles, le long de la côte occidentale de l'Afrique et dans les mers de Chine, les sociétés françaises, allemandes ou américaines battent en brèche le monopole anglais. Certes la supériorité britannique est encore considérable ; mais elle tend à diminuer à mesure que les grandes puissances maritimes s'engagent plus avant dans la voie de l'impérialisme où l'Angleterre les avait devancées. Le gouvernement

anglais serait-il bien inspiré de choisir le moment où ses compagnies nationales sont ainsi menacées, pour leur créer de nouvelles difficultés en se plaçant lui-même au nombre de leurs concurrents ? Il est permis d'en douter. Les avantages d'un réseau d'Etat entièrement britannique seraient payés trop cher s'ils devaient être achetés par la ruine des compagnies existantes.

Si l'étude analytique des compagnies anglaises nous avait amené à cette conclusion qu'elles sont sous la dépendance étroite et effective du gouvernement ; si nous avons vu l'action administrative pénétrer dans le détail de leurs opérations, régler leurs tarifs ou restreindre la liberté de leurs dividendes ; si surtout nous avons constaté que sur ces points ou sur d'autres les interventions des pouvoirs publics étaient allées en se multipliant à la fin du XIX^e siècle ; et si d'autre part on considérait, en l'isolant des circonstances qui l'expliquent, le fait brutal de la collaboration active de l'Angleterre à l'œuvre du Pacific cable, on pourrait alors être tenté d'y voir, en même temps que le dernier terme d'une évolution poursuivie dans le sens d'une mainmise de l'Etat sur les entreprises de câbles, l'annonce d'une exploitation prochaine en régie du réseau anglais. Mais au contraire, nous savons qu'en Angleterre l'Etat, tout en prêtant aux compagnies l'attention qu'elles méritent, tout en sur-

veillant de très près leur développement et en entretenant avec elles des relations suivies, leur laisse aussi toute la liberté qui leur est nécessaire et s'en repose, pour prévenir les abus, sur les moyens dont il disposerait pour les faire cesser le cas échéant. Par ailleurs nous avons indiqué que si l'Angleterre est entrée comme associée dans une affaire de câbles c'est par suite d'un concours de circonstances tout à fait exceptionnelles et qu'on ne conçoit pas se reproduisant pour une ligne autre que le Pacific cable. Il est donc permis de penser que les compagnies anglaises n'ont pas écrit la dernière page de leur glorieuse et fructueuse histoire et qu'elles seront dans l'avenir les instruments du développement d'un réseau qu'elles ont créé.

Ailleurs des errements différents ont été suivis ; en France notamment la compagnie des câbles télégraphiques est étroitement subordonnée à l'Etat et tous les efforts accomplis depuis le commencement du XX^e siècle pour assurer d'une manière relative l'indépendance de nos communications télégraphiques avec nos colonies ont été l'œuvre des pouvoirs publics. Pourquoi cette différence entre la France et l'Angleterre ? On ne peut s'en rendre compte qu'à condition de connaître, au moins dans ses grandes lignes, l'histoire des compagnies câblières françaises et de leurs rapports avec l'Etat.

II

Il existe actuellement en France une seule société de télégraphie sous-marine qui est la Compagnie Française des Câbles Télégraphiques.

Trois conventions règlent ses rapports avec l'Etat : celles du 3 février 1893 approuvée par la loi du 28 mars de la même année ;

du 2 juillet 1895 approuvée par la loi du 28 mars 1896 ;

du 28 mars 1901 rendue définitive par la loi du 31 juillet 1901.

Cette compagnie a été formée en 1895 par la fusion de la Société Française des Télégraphes sous-marins et de la Compagnie du Câble de Paris à New-York.

La première, fondée en 1888, possédait un réseau important aux Antilles et le câble qui relie la Nouvelle-Calédonie au continent australien ; elle avait pour cette dernière ligne reçu l'appui financier des pouvoirs publics. La convention de 1893, conclue pour 30 ans, lui avait en effet garanti, pour aussi longtemps que les recettes brutes du câble ne dépasseraient pas le montant des frais d'exploitation fixés à forfait à 60.000 francs, les deux tiers d'un produit annuel de 300.000 francs ; le troisième tiers était garanti par les gouvernements de Queensland et des Nouvelles-Galles du Sud. L'excédent des recettes brutes dépassant le

chiffre de 60.000 francs devait venir en déduction des sommes à verser par le gouvernement (article 17). Les sommes accordées par l'Etat à la Compagnie lui étaient définitivement acquises sans qu'elles dussent faire l'objet d'un remboursement ultérieur.

La Compagnie du Câble de Paris à New-York était propriétaire du câble posé en 1879 de Brest au cap Saint-Pierre et communément appelé câble Pouyer Quertier, ou P. Q., du nom du fondateur de la société. Elle n'avait reçu aucune subvention gouvernementale. Obligée de recourir aux compagnies étrangères, dès que son unique conducteur se trouvait interrompu, elle avait fait de mauvaises opérations et, en 1895, elle allait être obligée d'entrer en liquidation.

Le gouvernement français, considérant qu'il y avait un intérêt national au maintien de communications directes entre la France et l'Amérique, jugeant en outre que l'isolement des deux réseaux français était pour chacun une cause de faiblesse décida de venir en aide à la Compagnie Pouyer Quertier et de provoquer en même temps sa réunion à la compagnie Française des Télégraphes sous-marins.

La société nouvelle qui fusionna les deux entreprises s'engagea à poser, pour doubler le P. Q., un câble entre Brest et le cap Cod (près New-York) et à justifier dans le délai de deux années, à compter du jour où la convention deviendrait définitive, de la mise en service d'un câble qui rattacherait le réseau

des Antilles aux câbles français de l'Atlantique (article 1).

L'Etat consentait à la compagnie pour une période de trente années une subvention limitée à un maximum annuel de 800.000 francs et spécialement affecté au service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations 4 % à émettre pour constituer le capital nécessaire à l'établissement de la nouvelle ligne transatlantique. Il était prévu que quand les recettes brutes annuelles de la société dépasseraient 1.650.000 francs, les deux tiers de l'excédent viendraient en déduction des sommes à payer par l'Etat. Ainsi, la subvention ne serait intégralement versée que tant que le produit brut de l'exploitation resterait inférieur à 1.650.000 francs ; elle diminuerait alors avec la progression du trafic, jusqu'à être nulle dans les années où les recettes brutes atteindraient 2.850.000 francs (article 6). Cette subvention ne devait constituer du reste qu'une avance, remboursable sur les bénéfices postérieurs de l'entreprise.

Le câble de Brest au cap Cod fut mis en service le premier janvier 1899. Le trafic suivit immédiatement une progression beaucoup plus rapide qu'on n'avait osé l'espérer, en passant de 1.596.000 mots pour l'année 1898 à 2.315.000 mots pour l'année 1899 et 2.828.000 mots pour l'année 1900.

Aussi la subvention de 1895 ne joua-t-elle en 1899

que pour 467.000 francs et n'eut-elle pas à fonctionner en 1900.

Malgré l'importance des recettes que ce trafic procurait à la compagnie, la situation financière de celle-ci demeurait précaire. C'est que la réorganisation de 1895 n'avait pu supprimer complètement les conséquences de l'exploitation déficitaire du câble P. Q. Avant même de commencer ses opérations, la compagnie nouvelle succombait sous les charges que lui avait transmises sa devancière. Des accidents malheureux avaient en outre retardé d'une année la pose du câble Brest au cap Cod ; pendant ce temps il avait fallu pourtant faire face aux dépenses des emprunts contractés, sans pouvoir bénéficier ni des augmentations de recettes escomptées ni de la subvention promise. Puis la hausse survenue dans le prix des matières premières avait fait le câble plus onéreux qu'il n'avait été prévu dans les devis de 1895. Enfin, sur le câble de 1879 des interruptions longues et répétées avaient nécessité des campagnes de réparations très coûteuses.

Pour subvenir à toutes ces dépenses la compagnie avait dû demander à un consortium financier, dit la Société Générale Française des Télégraphes, des avances qui, jointes à une créance de la Société Industrielle des Téléphones, constructeur des câbles de la compagnie, constituaient à celle-ci une dette s'éle-

vant en 1900 à 15.744.850 francs. Or, vers cette époque la France se préoccupait de développer son réseau sous-marin ; l'Etat n'envisageait pas la possibilité de poser lui-même les lignes reconnues indispensables ; si on voulait que la seule compagnie française fut en mesure d'intervenir utilement il fallait commencer par l'aider à sortir de la fâcheuse posture où elle se trouvait : ces raisons déterminèrent la rédaction de la convention de 1901 qui, après avoir liquidé le passé, essaie d'alléger pour l'avenir les charges financières de la société et organise sur de nouvelles bases le concours de l'Etat.

Suivant les articles 1 et 14 de la convention, la Société industrielle des Téléphones consentit à recevoir, en paiement des cinq millions qui lui étaient dus, des obligations 3 1/2 % de la compagnie au taux de 475 francs. Le surplus de la créance de 15.000.000 fut éteint par l'attribution à la Société Générale des Télégraphes, qui accepta la combinaison, de 44.102 actions de 250 francs, représentant la presque totalité du capital action de la Compagnie Française ; celle-ci réduisait en effet à 13.425.000 francs son capital original de 24.000.000 (art. 13).

En même temps la compagnie était autorisée à convertir en obligations 3 1/2 % les obligations 5 % qu'elle avait précédemment émises. Tant pour effectuer cette dernière opération que pour désinté-

resser la Société Industrielle des Téléphones et se procurer jusqu'à concurrence de 8.000.000 les sommes nécessaires à la réalisation de certaines rectifications sur son réseau, à l'achat d'un nouveau vaisseau câblé et à la constitution d'une réserve de garantie de 2.000.000, la Compagnie reçut l'autorisation d'émettre en nombre suffisant des obligations types 3 1/2 %.

Le maximum prévu par la convention de 1901 à la contribution pécuniaire de l'Etat est le même qui résultait de la combinaison des deux conventions de 1893 et de 1895. Seulement le gouvernement s'engageait à donner autrement et par là même il donnait plus.

En effet aux termes de l'article 4, la Compagnie Française tient annuellement un compte général de recettes et de dépenses qui est arrêté par exercice. Ce compte comprend en recettes, outre les produits du trafic, les garanties acquises conformément aux conventions de 1893 et de 1895. Si la comparaison des dépenses et des recettes ainsi définies fait ressortir une insuffisance, le montant en est avancé par l'Etat à la compagnie, mais seulement jusqu'à concurrence de 1 million, et sous déduction des garanties de produits qui auraient été portées en recettes comme il vient d'être dit. On conçoit l'économie du système : si les garanties de 1893 et de 1895 jouent dans leur

intégralité, c'est-à-dire si les recettes brutes de la Nouvelle-Calédonie et de Transatlantique sont respectivement inférieures à 60.000 francs et à 2.850.000 francs, la convention de 1901 n'entre pas en jeu. Mais si le développement du trafic est suffisant pour que les conventions de 1893 et de 1895 ne fonctionnent pas ou ne fonctionnent que pour partie, et si l'ensemble de l'exploitation se solde cependant par un déficit, c'est alors que la compagnie est appelée à recueillir les bénéfices de l'accord de 1901. On a prétendu caractériser ce système, en disant que la convention de 1901 avait superposé une garantie d'intérêt aux garanties de produits de 1893 et de 1895. Mais il semble que la formule soit inexacte et prête à un malentendu : car la convention de 1895 n'a pas garanti à la compagnie un certain produit ; elle a accordé une subvention qui varie avec les produits de l'exploitation ; ni l'Etat n'a en 1901 assuré les obligataires du paiement de leurs intérêts ; celui-ci pourrait au contraire se trouver compromis si pour une année le déficit d'exploitation dépassait le million promis par l'Etat.

Cette éventualité est envisagée par la convention même que nous examinons : c'est pour y faire face qu'est créée la réserve de garantie dont il vient d'être question et qui, le cas échéant, serait reconstituée par un prélèvement opéré avant toute autre affecta-

tion sur les premières recettes nettes de la compagnie.

Un fond de prévision est en outre institué sur lequel devront être imputées les dépenses importantes de réfection ou d'extension du réseau. Il est alimenté par un versement annuel de 250.000 francs porté au compte général des dépenses et dont le montant peut être, si l'insuffisance des recettes dépasse la garantie maximum allouée par l'Etat, réduit jusqu'à concurrence de l'excédent.

Les avances faites par l'Etat en exécution des conventions de 1895 et de 1901 sont remboursables et portent intérêt à 3 %. La période de remboursement s'ouvre quand le produit de l'exploitation, après prélèvement des sommes nécessaires à la reconstitution éventuelle de la réserve de garantie et au paiement d'un intérêt de 4 % aux actionnaires, présente encore un solde. Ce solde est alors affecté pour les deux tiers au remboursement des avances de l'Etat et pour un tiers à augmenter le fond de prévision jusqu'à ce que celui-ci atteigne le chiffre de 8.000.000 de francs. A ce moment, la totalité du solde devra être employée à l'extinction de la dette de la Compagnie vis-à-vis de l'Etat. Ceci fait, la compagnie retrouve la liberté de son dividende, sauf obligation d'affecter un tiers du solde ci-dessus défini au fond de prévision et un tiers à l'amortissement de ses obligations. Si le fond

de prévision se montait à ce moment à une somme de 8.000.000 de francs la moitié du solde devrait être employée à cette dernière opération, l'autre moitié restant à la disposition de la Compagnie.

En même temps remise était faite à celle-ci de l'avance qu'elle avait reçue en 1899.

La comptabilité et toutes les opérations financières de la société sont soumises à la vérification de l'Inspection des Finances et les frais de ce contrôle sont à la charge de la compagnie (art. 16).

Les conditions dans lesquelles l'Etat pourra faire appel à la Compagnie pour l'établissement ou l'exploitation de lignes nouvelles sont prévues aux articles 11 et 12 de la convention, qui est conclue pour une période de 40 ans.

L'application de cette convention a donné les résultats suivants :

La garantie de produit accordée au câble de la Nouvelle-Calédonie a joué chaque année pour le maximum prévu de 200.000 francs ; il ne saurait du reste, de longtemps, en être autrement ; cette ligne établie dans un but purement politique est tout à fait incapable de faire face aux charges de son capital de premier établissement. Les recettes réalisées sur cette partie du réseau oscillent entre 38 et 46.000 francs ; elles sont encore loin par suite du chiffre de 60.000 francs, qui, dépassé, entraînerait une réduction des

sacrifices financiers des gouvernements français et australiens.

Si à la convention de 1895 ne s'était pas superposée celle de 1901, ces 200.000 francs auraient été les seules dépenses de l'Etat relativement à la Compagnie des câbles ; en effet les recettes du trafic transatlantique ont suivi dans cette période une progression régulière, et se sont constamment maintenues au-dessus du chiffre de 2.850.000 francs. Mais cette augmentation de trafic n'en a pas moins laissé subsister un déficit dans les comptes généraux d'exploitation et l'Etat a dû avancer à la compagnie les sommes ci-dessous :

1901	800.000 frs.	1905	66.215 frs.
1902	567.000 frs.	1906	86.317 frs.
1903	800.000 frs.	1907	339.896 frs.
1904	800.000 frs.	1908	néant

Cependant que les versements au fonds de prévision atteignaient :

1901	46.420 frs.	1905	250.000 frs.
1902	250.000 frs.	1906	id.
1903	149.000 frs.	1907	id.
1904	néant	1908	id.

Pour l'année 1904, une somme de 131.000 francs devait encore être inscrite au compte des profits et pertes, dont le solde débiteur se trouvait porté par

divers jeux d'écritures à 964.912 francs, au 31 décembre 1907. Les résultats obtenus en 1908 l'ont réduit à 347.153 francs.

Pour la première fois en 1908 la compagnie a pu équilibrer son budget sans faire appel à la garantie de l'Etat (sauf les 20.000 francs du câble de la Nouvelle-Calédonie) et même enregistrer un produit net de 624.194 frs.

La créance totale de l'Etat sur la compagnie se montait le 31 décembre 1908 en capital et intérêts au chiffre de 3.481.000 francs.

Il peut être intéressant d'en rapprocher les avantages que retire l'Etat au seul point de vue financier de l'existence de la Compagnie Française. Ces avantages peuvent être rangés sous trois titres : les impôts et droits de toute nature payés par la compagnie ; les économies réalisées par l'Etat en raison de la gratuité accordée aux messages officiels ; enfin les taxes de transit et terminales perçues par l'Etat à l'occasion des câblogrammes empruntant les lignes de la compagnie et qui n'ont pas pour origine ou pour destination le territoire métropolitain : si ces dépêches passent sur le sol français, fournissant à notre administration postale l'occasion d'une recette, le mérite en revient évidemment à la compagnie et à ses efforts pour recueillir du trafic à l'étranger.

ANNÉE	Impôts et droits de toute nature payés par la compagnie.	Gratuités aux mes- sages officiels.	Taxes terminale et de transit sur les dé- pêches n'ayant le ter- ritoire métropolitain ni pour origine ni pour destination.
1901	248.619 fr.		204.735 fr.
1902	241.710 —		185.230 —
1903	202.493 —	174.119 fr.	208.238 —
1904	212.843 —	157.999 —	188.333 —
1905	208.443 —	173.453 —	246.000 —
1906	194.889 —	142.057 —	268.054 —
1907	189.873 —	158.626 —	252.407 —
1908	182.608 —	216.312 —	269.635 —
Total.	1.681.478 fr.	1.022.566 fr.	1.822.632 fr.

Soit un total de 4.526.666 francs dépassant de plus de un million les déboursés provisoires que l'Etat a dû faire.

Il semble que la Compagnie Française, après une longue période de pertes et d'insuccès, puisse enfin entrevoir des destinées plus prospères. Le résultat de l'année 1908 est en effet d'autant plus remarquable qu'il ne doit pas, au moins dans son ensemble (1), être attribué à des circonstances exceptionnelles ; il est au contraire une étape normale de la progression régulière suivie depuis 1901 par les affaires de la société. Voici en effet les recettes générales du trafic depuis la dernière convention :

(1) La Compagnie a en effet encaissé en 1908 une recette exceptionnelle de 559.000 francs, montant d'une indemnité payée par la République dominicaine en réparation de préjudices causés à la Compagnie par des événements révolutionnaires.

1901	4.416.000 frs.	1905	5.594.054 frs.
1902	4.912.000 frs.	1906	5.633.771 frs.
1903	5.039.216 frs.	1907	5.652.165 frs.
1904	4.478.937 frs.	1908	5.924.828 frs.

Et cette augmentation n'a pas eu pour contre-partie une majoration parallèle des frais d'exploitation, qui au contraire ont pu être légèrement réduits entre 1904 et 1908.

Est-ce à dire que la Compagnie puisse désormais se suffire par ses propres moyens et y a-t-il même lieu de considérer que la convention de 1901 réponde à tous les besoins qu'elle prétendait satisfaire ? En aucune façon. Une partie importante de cette convention n'a en effet jamais pu être exécutée : c'est celle qui prévoyait l'emprunt sous forme d'obligation 3 1/2 % d'une somme de 8.000.000 pour rectifications de réseau, construction d'un troisième navire câblé, constitution d'une réserve de garantie. Vu les cours peu élevés auxquels se tiennent les titres de la Société, celle-ci n'a pas obtenu l'autorisation administrative qui lui était nécessaire pour cette émission et ainsi des opérations jugées urgentes il y a 8 ans déjà n'ont pas encore été exécutées.

Divers projets ont été élaborés pour trouver une solution à ces difficultés ; l'un d'entre eux, qui accordait la garantie formelle de l'Etat aux obligations à

émettre dans ce but par la Société a même fait l'objet d'une convention annexe signée entre les intéressés, mais qui déposée à la Chambre le 30 juillet 1904 n'a pas jusqu'à ce jour reçu l'approbation du Parlement.

Par ailleurs, la compagnie invitée par le gouvernement français à étudier une extension de son réseau des Antilles vers Panama et la Floride et plus récemment à établir entre le Vénézuëla et la Colombie un câble désiré par ce dernier pays, déclare ne pouvoir s'engager dans la voie qu'on lui ouvre sans recevoir de l'Etat de nouvelles subventions.

III

Telle est la situation présente de la Société française des câbles télégraphiques. Elle tend certainement à s'améliorer ; elle est loin cependant d'être brillante. Les résultats de son exploitation paraissent moins satisfaisants encore si on les compare aux succès des compagnies anglaises. Ce contraste explique que dans les deux pays les rapports soient très différents entre les pouvoirs publics et les entreprises privées de télégraphie sous-marine.

En Angleterre, les compagnies ne demandent rien à l'Etat ; c'est l'Etat, au contraire, qui sollicitant leur concours devient leur client ; comme tel il précise les conditions d'exécution des travaux qu'il leur confie,

mais il épuise son droit en reconnaissant que la ligne immergée est conforme aux prescriptions du cahier des charges. Tout au contraire, en France, à deux reprises, les compagnies sur le point de périliter appellent l'Etat à leur aide. L'Etat, agissant à leur égard comme un tiers complaisant vis-à-vis d'un débiteur à qui il s'intéresse, leur prête l'appui de son crédit et accepte de supporter provisoirement, une part des déficits d'exploitation éventuels. Mais ces déficits, une imprudente administration pourrait en grossir le chiffre, il serait également facile par des jeux d'écriture d'en exagérer le montant : pour se garantir contre ces dangers possibles, l'Etat se fera reconnaître un droit de contrôle général sur les affaires de la Société.

Grâce à cette intervention la compagnie est sauvée; mais va-t-on, au moment où elle relève d'une crise si grave, lui imposer de nouvelles charges ? Plus précisément, peut-on lui demander de poser à son compte, d'exploiter à ses risques et périls, des câbles sur la côte occidentale de l'Afrique ou dans la mer de Chine ? Evidemment non, car ces câbles complètement distincts du système déjà exploité par la compagnie n'ajouteraient rien aux recettes réalisées par elle sur son réseau actuel, et considérées en elles-mêmes les lignes projetées ont un intérêt plus politique que commercial. Donc, si on fait appel à la Société, il faut

dra lui payer de nouveaux subsides ; si ceux-ci sont fixés à un taux trop élevé, on sacrifie l'intérêt du contribuable ; si la compagnie accepte un chiffre que l'expérience révèle insuffisant, on risque de compromettre l'œuvre de la restauration de la Société. En présence de ces difficultés, on songe à une exploitation en régie : c'est l'origine du développement du réseau d'Etat français

Vers le commencement du dernier tiers du XIX^e siècle, au moment où se lève l'aube de la télégraphie sous-marine, l'Angleterre jouit d'une supériorité commerciale incontestée ; seule des grandes nations elle est une puissance impériale. Il est donc naturel que l'industrie des câbles se développe par les soins de capitalistes anglais. Les Indes, l'Australie, l'Afrique occidentale, l'Amérique du Sud sont après le Canada successivement reliés à Londres. Ces premières lignes sont l'ossature du réseau actuel, elles sont posées sans subventions et simplement parce que leurs promoteurs pensent réaliser ainsi un placement fructueux. Cet espoir n'est pas trompé ; les entreprises réussissent : à mesure que les câbles sont immergés, les mouvements commerciaux qui avaient paru en justifier la pose deviennent plus intenses, la clientèle du câble s'accroît par le fait même. Ces succès mettent un précieux instrument de prépondérance politique entre les mains du gouvernement anglais. Un

jour vient pourtant où celui-ci, examinant au point de vue politique l'œuvre accomplie, la juge incomplète en quelque'une de ses parties. Mais alors se trouvant en présence de puissantes organisations dont le succès a consacré le mérite, il s'adressera tout naturellement à elles pour les lignes complémentaires dont il désire la pose. Souvent ces améliorations que des nécessités stratégiques réclament, l'Etat les obtiendra sans bourse délier. Car d'une part une Société prospère peut consentir des sacrifices en faveur de la défense nationale, et d'autre part la ligne réclamée par le gouvernement sera le plus souvent de quelque utilité à la compagnie : le réseau anglais couvre, en effet, le globe d'un réseau assez serré pour qu'il y ait chance que la ligne nouvelle double une ou plusieurs des lignes existantes, c'est-à-dire les décharge et permette ainsi une meilleure exécution du service. Après l'Angleterre d'autres nations se sont lancées dans la politique d'expansion coloniale. La nécessité de communications télégraphiques leur est alors immédiatement apparue. Un temps elles s'en reposèrent du soin de les assurer sur les compagnies anglaises ; elles fortifièrent ainsi de leurs deniers un monopole qui bientôt après devait leur sembler intolérable et dont la France et l'Allemagne cherchent actuellement à s'affranchir. A cet effet les deux puissances posent ou font poser des câbles nouveaux qui trouvent leur pleine

justification dans les intérêts supérieurs qu'ils sau-
vegardent. Mais les résultats financiers de leur ex-
ploitation ne sauraient être comparables à ceux
qu'ont enregistrés les compagnies anglaises. Celles-ci
ont eu l'inappréciable avantage de venir les premiè-
res à la télégraphie sous-marine, ce fut la cause de
leur fortune, mais c'est aussi la mesure de leurs ef-
forts et par suite du tribut d'admiration qui doit leur
revenir.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages.

BELFORT. — The Colonial Peril Cable and how to avert it (Londres 1898).

BRIGHT (E. B. and C.). — The life story of the late Sir E.-B. Bright. 2 volumes (Londres 1899).

— The story of Atlantic Cable (Londres 1903).

— Submarine Telegraphs their story, construction and working (Londres, 1898).

JOHNSON. — The all Red Lines. Annals and Aims of the Pacific Cable project (Ottawa, 1903).

NERVALL (R.-S.). — Facts relating to the invention of the Submarine Cable (Londres, 1882).

SMITH (W.). — Rise and Extension of Submarine Telegraphs.

THE EMPIRE AND THE CENTURY. — (Londres 1905) contient un article de GEORGES PEEL sur la question.

Documents parlementaires anglais.

Report by the Right Hon. The Earl of Jersey on the colonial conference at Ottawa, with the proceedings of the conference and certain correspondence (C. 7553) 1894.

Further correspondence between Sir Charles Tupper and Sir John Pender on the subject of a proposed Pacific Cable (C. 7.632) 1895.

Proceedings of a conference between the Secretary of State for the colonies and the Premiers of the self-governing colonies at the Colonial Office. London, June and July 1897 (C. 8596).

Pacific Cable committee. Report, minutes of proceedings (C. 9.247) 1899.

Correspondence relating to the proposed construction of a cable across the Pacific Ocean. (C. 9.283) 1899.

Further correspondence relating to the proposed construction of a cable across the Pacific Ocean (C. d. 46) 1900.

Papers relating to a conference between the Secretary of state for the colonies and the Prime Ministers of self-governing colonies. June to August 1902. (C. d. 1.299).

Report of the Inter-Departemental Committee on cable communications (C. d. 1.056) 1902.

Minutes of Evidence taken before the Inter-Departemental Committee on Cable Communications (C. d. 1.118) 1902.

Minutes of proceedings of the Colonial Conference 1907. (C. d. 3.523).

Papers laid before the Colonial conference 1907 (C. d. 3.524).

Conventions accordant des subsides aux compagnies anglaises :

House of Commons, N° 4, année 1886 ; N° 171, année

1893 ; N° 445, année 1895 ; N° 293, année 1901 ; N° 254, année 1901 ; N° 151, année 1901.

Rapports du Pacific Cable Board (Annuels depuis 1902).

**Documents publiés par le bureau international
des administrations télégraphiques.**

Nomenclature des câbles formant le réseau sous-marin du globe. (Dernière édition, octobre 1903, avec supplément de mars 1908).

Convention télégraphique internationale et règlement et tarifs y annexés (Revision de Lisbonne, 1908.)

Répertoires.

Directory of Electrical Undertakings.

« The Electrician » Electrical Trades Directory and Handbook.

Vu :
Le Doyen,
LYON-CAEN.

Vu :
Le Président,
P. CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

INDICATION DU SUJET	5
 PREMIÈRE PARTIE. — <i>Le réseau général des câbles sous-marins</i>	
	9
CHAPITRE PREMIER. — Historique.	9
CHAPITRE II. — Le réseau actuel	22
 DEUXIÈME PARTIE. — <i>Le réseau anglais</i>	
	40
SECTION PREMIÈRE. — Les Compagnies	42
Chapitre premier. — Les Compagnies considérées en elles-mêmes	42
Chapitre II. — Les Compagnies dans leurs rapports avec le public : tarifs.	63
Chapitre III. — Les Compagnies dans leurs rapports avec l'Etat	80
1° Les subsides	82
2° Les droits d'atterrissements	103
 SECTION II. — Le Pacific cable	
	117
Chapitre premier. — Historique.	117
Chapitre II. — Le but et la portée du Pacific cable	140
Chapitre III. — Exécution et résultats.	156
 CONCLUSIONS. — Exploitation par des Compagnies et exploitation par l'Etat. — L'Angleterre et la France.	
	175

LA ROCHELLE, IMPRIMERIE NOUVELLE NOEL TEXIER

